

ADVIESRAPPORT

Verkenning wettelijke bescherming maritiem erfgoed

Opties voor erfgoedbeleid en monumentenbescherming voor maritiem erfgoed in Nederland en in Europa

In opdracht van de BBZ, Paul van Ommen

Met assistentie van:

Hendrik Boland, Platform Wet- en Regelgeving

Rolf van der Mark, LVBHB



De vloot in beeld. FOTO ANP

Met financiële ondersteuning van de Samenwerkende Maritieme Fondsen

Door de Erfgoedkwartiermakers Coöperatie

Martine van Lier

Rotterdam, 22 september 2022

INHOUD

INHOUD	1
Hoofdstuk 1. Samenvatting	4
Inleiding	4
1.1 Probleemstelling	4
1.2 Werkwijze	5
1.3 Resultaten en conclusies	5
1.4 Advies aan opdrachtgever	8
1.5 Verklarende woordenlijst	8
Hoofdstuk 2. Inleiding	12
Inleiding	12
2.1 Opdrachtgever	12
2.2 Aanleiding	12
2.3 Probleemschets	12
2.4 Opdracht en onderzoeksvraag	14
Hypothese	14
Hoofdvraag	14
Deelvragen	14
2.5 Doelstelling	14
2.6 Onderzoeksopzet en werkwijze	14
2.7 Leeswijzer	15
Hoofdstuk 3. Het onderzoek	17
Inleiding	17
3.1 Situatieschets maritiem erfgoed in Nederland	18
3.1.1 De sector in feiten en cijfers	18
3.1.2 De betrokkenen: maritiem erfgoedorganisaties	19
3.2 Probleemanalyse	21
3.2.1 Wat is het probleem	21
3.2.2 Wat is de oorzaak van het probleem	23
3.2.3 Wie heeft een probleem	24
3.2.4 Wanneer doet het probleem zich voor	25
3.2.5 Waar doet het probleem zich voor	30
3.2.6 Waarom is het een probleem	30
3.3 Bestaande onderzoeksrapporten en aanbevelingen	31
Inleiding	31
3.3.1 Passagiersvaart: out of the blue; De economische betekenis van de passagiersvaart in Nederland - CBRB	31
3.3.2 Wensen en behoeften van het mobiel erfgoedveld; Een inventarisatie - Berenschot	32
3.3.3 Relaties tussen schip en wal; Verkenning historische maritieme ensembles - Mobiel Erfgoed Centrum	33
3.3.4 Voordracht 'Historische maritieme cultuur' voor Inventaris Immaterieel Erfgoed Nederland - Erfgoedkwartiermakers	35
3.3.5 Plan van aanpak Nederlands varend erfgoed - NBTC	35
3.3.6 De investeringsagenda van de zeilende beroepsvaart en hoe deze te financieren - BMC	36

3.3.7 Over onderzoek, data en monitoring	37
Hoofdstuk 4. Erfgoedbeleid in Nederland en Europa	39
Inleiding	39
4.1 Erfgoedbeleid in Europa en mondiaal	39
4.1.1 Internationale verdragen stimuleren nationaal erfgoedbeleid	39
4.1.2 UNESCO-verdragen	39
4.1.3 Raad van Europa	40
4.1.4 Europese Raad	43
4.2 Maritiem erfgoedbeleid in Europa	44
4.3 Erfgoedbeleid en maritiem erfgoed in Nederland	45
Inleiding	45
4.3.1 Erfgoedwet	45
4.3.2 Omgevingswet	51
4.3.3 Overige wetten met invloed op traditionele vaartuigen en historische maritieme ensembles	55
Hoofdstuk 5. Resultaten	57
Inleiding	57
5.1 Huidige mogelijkheden erkenning en bescherming in Erfgoedwet en Omgevingswet	57
5.1.1 Erkenning van traditionele vaartuigen	57
5.1.2 Bescherming van traditionele vaartuigen via de Erfgoedwet	57
5.1.3 Bescherming van traditionele vaartuigen via de Omgevingswet	58
5.2 Ervaring met erkenning en bescherming in andere Europese landen	59
5.3 Schetsen van betere juridische mogelijkheden volgens experts	59
5.3.1 Opties volgens juridische experts van ministeries	59
5.3.2 Opties volgens maritieme juridische experts	60
5.4 Bespreking van mogelijkheden met belanghebbenden	61
5.5 Beantwoording van de vier deelvragen bij de hoofdvraag	62
5.5.1 Is erkenning en wettelijke bescherming een adequaat middel voor behoud?	62
5.5.2 Voordelen van wettelijke bescherming	69
5.3 Negatieve consequenties van wettelijke bescherming	74
5.4 Randvoorwaarden om te komen tot wettelijke bescherming	74
5.4.1 Wat moet beschermd worden waartegen	74
5.4.2 Registratie, waardering en inventarisatie	75
5.4.3 Data en monitoring	76
5.4.4 Integrale afweging voor beleid en regelgeving	77
Hoofdstuk 6. Conclusies	81
Inleiding	81
6.1 De hoofdvraag en de achterliggende vraag	81
6.2 Welke wettelijke instrumenten zijn denkbaar om traditionele vaartuigen te beschermen en daarmee te behouden?	82
6.2.1 Wettelijke instrumenten volgend uit de Erfgoedwet	82
6.2.2 Bescherming volgend uit de Binnenvaartwet	85
6.2.3 Bescherming volgend uit Europees beleid	85
6.3 Conclusie over wettelijke instrumenten	86
Hoofdstuk 7. Plan van aanpak	90
Inleiding	90
7.1 Uitdagingen	90

7.2 Samen werken aan een missie-gedreven aanpak van maritiem erfgoed.....	90
7.2.1 Missie-gedreven aanpak met maritiem erfgoed.....	90
7.2.2 Realiseren van uitvoeringskracht.....	91
7.2.3 Het momentum is nu.....	91
7.3 Het ijzer smeden als het heet is	91
7.4 Stappen voor de iets langere termijn.....	94
7.5 Besluitvorming binnen de BBZ en partners in de sector maritiem erfgoed.....	94
<i>BIJLAGEN</i>	96
Bijlage A. Bronnen	96
Gesprekken	96
Literatuur en rapporten	96
Moties en Kamervragen.....	98
Websites.....	99
Bijlage B - Verduurzaming transportsector – mobiliteit, transport en logistiek	100
Bijlage C - Waardering van traditionele vaartuigen	102
Bijlage D - Registratie van traditionele vaartuigen	108
Bijlage E - Erfgoedbalans 2017 over Mobiel erfgoed	111
Bijlage F - Monumenten en beschermde gezichten.....	114
Bijlage G - Registergoederen en Scheepskadaster	117
Bijlage H – Besluit kwaliteit leefomgeving – Cultureel erfgoed	119

Hoofdstuk 1. Samenvatting

Inleiding

De Erfgoedkwartiermakers Coöperatie heeft zich verdiept in de vraag welke vorm van wettelijke bescherming de eigenaren van het maritiem erfgoed in Nederland helpt om de traditionele vloot een zekerder toekomst te geven. Anders gezegd: Wat mist de sector maritiem erfgoed bij de instandhouding van het maritiem erfgoed voor huidige en toekomstige generaties? Zou wettelijke bescherming kunnen helpen om de instandhouding van de traditionele vloot te versterken en zo ja, hoe? De beantwoording van deze vragen heeft geresulteerd in ons adviesrapport *‘Verkenning wettelijke bescherming maritiem erfgoed; Opties voor erfgoedbeleid en monumentenbescherming voor maritiem erfgoed in Nederland en in Europa’*, dat wij u hierbij graag aanbieden.

1.1 Probleemstelling

Het kernprobleem voor traditionele vaartuigen is de zwakke rechtspositie: traditionele vaartuigen zijn in Nederland niet wettelijk beschermd.

Zowel voor de traditionele chartervloot en visserijvloot als voor de particuliere eigenaren van traditionele vaartuigen is de zwakke rechtspositie en het ontbreken van wettelijke bescherming een probleem. Daardoor is noodsteun moeilijk te regelen, zijn banken terughoudend en weten lokale ambtenaren niet goed welke regels zij kunnen hanteren. Door deze wankelende situatie is de onzekerheid bij eigenaren van traditionele vaartuigen groot. De financieringsmogelijkheden voor zowel bedrijfsmatige als particuliere eigenaren zijn beperkt, er is weinig investeringsruimte voor het noodzakelijke reguliere onderhoud, periodiek groot onderhoud en de verduurzamingsopgave. Dit bedreigt het voortbestaan van het maritiem erfgoed en daarmee van het hele maritieme ecosysteem.

De Erfgoedwet biedt geen steun aan maritiem erfgoed in Nederland, zoals aan traditionele vaartuigen, de traditionele vloot en historische maritieme ensembles. Het Kabinet heeft bij de totstandkoming van de Erfgoedwet het maritiem erfgoed wel erkend als cultuurhistorisch waardevol erfgoed, maar hier geen wettelijk beschermend instrumentarium aan gekoppeld.

Door het ontbreken van wettelijke bescherming, die alleen geregeld kan worden door het Rijk, zijn ook regionale en lokale overheden vaak terughoudend en onzeker over de mogelijkheden die zij hebben om traditionele vaartuigen en het daarmee samenhangende maritieme ecosysteem in hun beleid te borgen en met beleidsmaatregelen te ondersteunen.

Tegelijkertijd moeten traditionele vaartuigen, zowel de beroepsvaartuigen als de particuliere vaartuigen, aan steeds meer wet- en regelgeving voldoen, alsof het nieuwgebouwde vaartuigen zijn, zonder rekening te houden met de erfgoedwaarden. Daar komen actuele maatschappelijke opgaven zoals de verduurzaming nog bovenop. Dat leidt niet alleen tot hoge kosten, onzekerheid en zorgen over de vraag hoe de eigenaren hun traditionele vaartuigen voor de toekomst nog kunnen behouden. Het leidt bij eigenaren van traditionele vaartuigen ook tot onbegrip, frustratie en boosheid over het door hen gevoelde gebrek aan

kennis, begrip en steun van overheden voor hun situatie. In hun beleving houden zij het maritieme erfgoed niet alleen in stand voor henzelf, maar voor ons allemaal, en zij worden daarin gesteund door de grote publieke belangstelling en waardering voor maritieme evenementen, vaartochten en museumhavens. Het is een algemeen belang om te zorgen dat zij, samen met hun netwerkpartners, het maritieme ecosysteem in stand kunnen houden.

Aanleiding en probleem van opdrachtgever, de BBZ, brancheorganisatie van de chartervloot, was de coronacrisis. Die maakte twee jaar lang dat de vloot niet of nauwelijks met passagiers kon varen, en dus ook geen inkomsten kreeg om het onderhoud van de traditionele vaartuigen mee te kunnen betalen. Het bleek voor de overheid ingewikkeld en tijdrovend om voor de traditionele vloot financiële rijkssteun te regelen, in tegenstelling tot de steun aan gebouwde opengestelde monumenten. Naast de coronacrisis spelen zowel voor de beroepsvloot als voor de particuliere eigenaren ook andere grote en dure opgaven, zoals de verduurzaming, de afvalwaterverwerking en de vervanging van kimmen en vlak. Het voortbestaan van de traditionele vloot blijft een groot punt van zorg.

Hoofdvraag voor dit onderzoek is: [Welke wettelijke instrumenten zijn denkbaar om traditionele vaartuigen te beschermen en daarmee te behouden? Wat zijn daarvan de voor- en nadelen?](#)

1.2 Werkwijze

Dit onderzoek is in 6 stappen uitgevoerd: huidige mogelijkheden tot bescherming met de Erfgoedwet en de Omgevingswet, ervaringen in andere Europese landen, advies van juridische experts, bespreking met belanghebbenden, advies over de mogelijkheden voor wettelijke bescherming en een handelingsadvies voor de opdrachtgever om de rechtspositie van de traditionele vloot te versterken.

1.3 Resultaten en conclusies

De oorzaak van de zwakke rechtspositie van de traditionele vloot is het onderscheid tussen twee soorten cultureel erfgoed en het verschil in benadering van deze twee soorten cultureel erfgoed binnen de Erfgoedwet. De Erfgoedwet beschermt cultureel erfgoed, maar onderscheidt daarbinnen een regime voor monumenten en een regime voor cultuurgoederen. Beide regimes beschermen cultureel erfgoed op een heel andere wijze. En beide regimes beschermen traditionele vaartuigen in Nederland niet. Door de gehanteerde definities vallen traditionele vaartuigen er tussenin.

Concrete aanbevelingen

1. Rijk: Zorg voor effectieve wettelijke bescherming van traditionele vaartuigen in Nederland.

Traditionele vaartuigen in Nederland worden nu niet beschermd door de twee verschillende regimes in de Erfgoedwet. Het Rijk kan hen niet aanwijzen als rijksmonument, omdat de definitie van monument beperkt is tot onroerende zaken. En ook al zou het Rijk hen wel op de lijst beschermde cultuurgoederen kunnen en willen plaatsen, dan nog biedt dat geen

bescherming tegen aantasting, vernieling en sloop in Nederland, maar slechts een eventuele barrière tegen uitvoer naar het buitenland.

Traditionele vaartuigen zijn geen museale artefacten en ook geen verzamelaarsobjecten. Traditionele vaartuigen zijn naar hun aard watergebonden en daarmee onderdeel van onze fysieke leefomgeving. Zij zijn gebaat bij een wet die bescherming biedt tegen aantasting, vernieling en sloop in Nederland, zoals gebeurt bij de bescherming van monumenten. Een route die deze mogelijkheid biedt is registergoederen toe te voegen aan de definitie van 'monument' in de Erfgoedwet: 'onroerende zaak die of registergoed dat deel uitmaakt van cultureel erfgoed'. Deze route maakt het mogelijk om traditionele vaartuigen, die van algemeen belang zijn vanwege schoonheid, betekenis voor de wetenschap of cultuurhistorische waarde aan te kunnen wijzen als monument, net als gebouwd, groen en archeologisch erfgoed.

2. Rijk en sector maritiem erfgoed: Zorg voor borging van het immateriële maritieme erfgoed door de historische maritieme cultuur bij te schrijven in de Inventaris Immaterieel Erfgoed Nederland.

Het immateriële maritieme erfgoed maakt deel uit van het hele maritieme ecosysteem, waarvan de traditionele vaartuigen de spil zijn. De historische maritieme cultuur is een samenhangend geheel van kennis en kunde, ambachten en tradities die grote cultuurhistorische waarde hebben en noodzakelijk zijn om het materiële maritieme erfgoed in stand te kunnen houden. Dit samenhangende geheel is verbeeld in het 'Stuurwiel' van de maritieme erfgoedgemeenschap. Belangrijk is dat de overheid de sector maritiem erfgoed en de maritieme erfgoedgemeenschappen steunt in het maken van erfgoedborgingsplannen voor de onderdelen van het 'Stuurwiel', zodat de historische maritieme cultuur geborgd kan worden door middel van opname in de Inventaris Immaterieel Erfgoed Nederland.

3. Provincies en gemeenten: Maak inventarisaties van de traditionele vaartuigen en de historische maritieme ensembles in je gebied.

Provincies en gemeenten kunnen door middel van inventarisaties overzicht krijgen over de traditionele vaartuigen en historische maritieme ensembles in hun gebied. Zo'n overzicht biedt inzicht in de cultuurhistorische en ruimtelijke waarde van maritiem erfgoed. Een goede inventarisatie kan daarmee de basis vormen voor beleid en ondersteunende maatregelen op regionaal en lokaal niveau.

4. Rijk, provincies en gemeenten: Neem maritiem erfgoed op in omgevingsvisies en omgevingsplannen.

Op basis van inventarisaties van traditionele vaartuigen en historische maritieme ensembles kunnen provincies en gemeenten maritiem erfgoed opnemen in hun omgevingsvisies. De omgevingsvisie is een samenhangend, strategisch plan voor de lange termijn, dat zich richt op de hele fysieke leefomgeving en aangeeft op welke kwaliteiten de provincie of gemeente wil sturen en welke maatregelen de provincie of gemeente wil nemen die leiden tot de gewenste kwaliteit van de fysieke leefomgeving. De omgevingsvisie bevat de hoofdlijnen van behoud, beheer, bescherming, gebruik en voorgenomen ontwikkeling van de fysieke

leefomgeving. De omgevingsvisie is een instrument in de Omgevingswet. Een omgevingsvisie gaat in op de samenhang tussen ruimte, water, milieu, natuur, landschap, verkeer en vervoer, infrastructuur en cultureel erfgoed. Erfgoed is dus een waarde die provincies en gemeenten mee moeten nemen bij het opstellen van hun omgevingsvisie.

Gemeenten kunnen maritiem erfgoed opnemen in hun omgevingsplan en beschrijven in de verplichte cultuurhistorische paragraaf van hun omgevingsplan, dat de huidige bestemmingsplannen gaat vervangen. Het omgevingsplan is juridisch bindend voor de gemeente, andere overheden en burgers. De gemeente kan in het omgevingsplan regels opnemen door gebruik te maken van gebieds-, locatie- of functieaanduidingen. Daarbij moet de gemeente rekening houden met een evenwichtige toedeling van functies aan locaties. Een voorbeeld van een gebieds- of locatieaanduiding zou kunnen zijn een historisch maritiem ensemble, bijvoorbeeld voor een cultuurhistorisch waardevol gebied met een haven, kades, pakhuizen, brug, sluis, werf en traditionele vaartuigen. Een voorbeeld van een functieaanduiding zou kunnen zijn een haven voor historische bewoonde varende traditionele vaartuigen.

5. Rijk, provincies en gemeenten: Maak een handreiking voor de aanwijzing van traditionele vaartuigen als gemeentelijk of provinciaal varend monument en voor de aanwijzing van historische maritieme ensembles.

Gemeenten en provincies kunnen traditionele vaartuigen aanwijzen als gemeentelijk of provinciaal varend monument, als zij hiervoor een autonome verordening vaststellen. Deze verordening kan niet gebaseerd zijn op de erfgoedverordening of de Erfgoedwet, zolang de definitie van 'monument' in de Erfgoedwet niet is aangepast en aangevuld met 'registergoederen'. De gemeentelijke of provinciale erfgoedverordening is immers gekoppeld aan de Erfgoedwet, waarin een 'monument' nu nog beperkt wordt tot onroerende zaken. Voor gemeenten en provincies is het wel mogelijk om een autonome verordening op te stellen, waarmee zij eigen beleidsmaatregelen kunnen ontwikkelen.

Gemeenten en provincies kunnen waardevolle gebieden met een bijzonder cultuurhistorisch karakter, zoals historische maritieme ensembles, aanwijzen als gemeentelijk of provinciaal beschermd stads- of dorpsgezicht. In een beschermd gezicht kunnen ook monumentale panden staan, maar niet elk onderdeel van een beschermd gezicht hoeft beschermd te zijn als monument; het gaat om een samenhangende groep van objecten en gebouwen. Voor bouwen, verbouwen of slopen in een beschermd gezicht gelden andere regels dan in gebieden zonder aanwijzing. Veel gemeenten hebben de mogelijkheid tot het aanwijzen van beschermde gezichten in hun erfgoedverordening opgenomen. De kern van een aanwijzing is de instandhouding en versterking van de cultuurhistorische kwaliteiten.

In een op te stellen handreiking voor gemeenten kunnen de mogelijkheden uiteengezet worden die gemeenten hebben om maritiem erfgoed, zoals traditionele vaartuigen en historische maritieme ensembles, in hun beleid te borgen via verordeningen, regels en maatregelen. Hierin kunnen ook voorbeelden aangehaald worden van gemeenten die zich al langer inzetten om hun maritiem erfgoed te helpen behouden voor de toekomst.

6. Rijk, provincies en gemeenten: Wees actief betrokken bij de voorwaarden voor instandhouding van het maritiem erfgoed en ondersteun deze.

Zowel de Aanbeveling Nr. 1486 van de Parlementaire Vergadering van de Raad van Europa over de ondersteuning van ‘maritiem cultureel erfgoed’ als de adviezen van diverse rapporten van onderzoeksbureaus roepen overheden op om behoud, gebruik, educatie, plezier in en de veilige bediening van traditionele vaartuigen te stimuleren. De Nederlandse overheid stelt zich tamelijk terughoudend op waar het de instandhouding van maritiem erfgoed betreft, zowel in wettelijke bescherming als in financiële ondersteuning, in tegenstelling tot diverse andere Europese landen. De Aanbeveling Nr. 1486 en de adviezen van onderzoeksbureaus roepen het Rijk op om samen met de belanghebbende partijen actiever te werken aan mogelijkheden voor wettelijke bescherming en voorwaarden voor de instandhouding van maritiem erfgoed.

Ook voor de sector maritiem erfgoed liggen er gezamenlijke maatschappelijke opgaven, die gebiedsgericht opgepakt kunnen worden, zodat de transitie naar een duurzame leefomgeving ook het maritieme erfgoed omvat. Het maritiem erfgoed biedt maatschappelijk toegevoegde waarde en draagt bij aan de oplossing van deze maatschappelijke opgaven, bijvoorbeeld door middel van duurzaam toerisme en recreatie, de woonopgave en stedelijke verdichting, herbestemming en circulariteit. Het Rijk kan bij dat overleg actiever betrokken zijn en de provincies kunnen daarbij een ondersteunende rol spelen. Het maritiem erfgoed moet voldoende gefaciliteerd worden om de bijdrage aan deze maatschappelijke opgaven waar te kunnen maken.

1.4 Advies aan opdrachtgever

7. Maritiem erfgoed sector: Maak heldere keuzes over wat je wilt beschermen, registreer je traditionele vaartuigen in (of via) één overzichtelijk register en maak daarin de cultuurhistorische en maatschappelijke waarden van je traditionele vaartuigen inzichtelijk.

Door de versnippering in de sector maritiem erfgoed is deze minder krachtig dan wenselijk zou zijn, gezien de problemen en uitdagingen die er liggen. Om aan slagkracht te winnen, is samenwerking van een maritieme ‘coalition of the willing’ met een duidelijke missie, visie, strategie en agenda nodig om als maritiem erfgoed sector netwerkpartner te zijn van overheden en de urgente maatschappelijke opgaven gezamenlijk aan te pakken. Met een verstandige en vooruitstrevende inzet van de sector biedt de weg vooruit naar het ‘Varend erfgoed als Nederlands icoon’ een wenkend perspectief.

1.5 Verklarende woordenlijst

In dit rapport zijn begrippen gebruikt die wellicht niet direct voor iedere lezer duidelijk zijn en die een nadere toelichting behoeven. Daarom is voor de volgende begrippen een verklarende woordenlijst toegevoegd, op alfabetische volgorde:

- **Bruine Vloot** – Oorspronkelijk wordt hiermee de traditionele vissersvloot bedoeld, die bestaat uit houten voormalige vissersvaartuigen, zoals botters, bonzen, blazers, kwakken, pluten, hoogaarzen, hengsten en dergelijke. De naam stamt af van de oorspronkelijke bruine kleur van de zeilen. Deze werden getaand met cachou, een

kleurstof uit de bast van tropisch hardhout. De naam Bruine Vloot wordt ook gebruikt voor de chartervloot, de vaartuigen die gebruikt worden voor de professionele passagiersvaart met traditionele zeilschepen.

- **Chartervloot** - De BBZ zegt hierover: De Nederlandse chartervloot bestaat uit zeilschepen en motorpassagiersschepen. Veel schepen zijn ongeveer 100 jaar oud maar zijn aangepast op het gebied van veiligheid en comfort. In de volksmond worden deze schepen 'Bruine Vloot' genoemd, alhoewel de meeste nu witte zeilen hebben.
- **Cultureel erfgoed** – 'Uit het verleden geërfde materiële en immateriële bronnen, in de loop van de tijd tot stand gebracht door de mens of ontstaan uit de wisselwerking tussen mens en omgeving, die mensen, onafhankelijk van het bezit ervan, identificeren als een weerspiegeling en uitdrukking van zich voortdurend ontwikkelende waarden, overtuigingen, kennis en tradities, en die aan hen en toekomstige generaties een referentiekader bieden.' (Bron: Erfgoedwet).
- **Ensemble** – Een ensemble is een bij elkaar passend geheel van samengestelde delen, zoals een haven, kade en vaartuigen. De ensemblewaarde is een onderdeel van de waardestelling van een vaartuig of historisch maritiem bij elkaar passend geheel (Bron: RCE – 1) Op de museale weegschaal, 2) Waarderingscriteria voor bouwhistorische waardering). N.B. Dit rapport gebruikt niet de juridische invulling van het begrip 'ensemble' uit de Erfgoedwet art. 3.13: een rijksmonument tezamen met cultuurgoederen.
- **Historisch** – Volgens, voortkomend uit, verbonden aan de opeenvolging in de tijd (Bron: van Dale).
- **Marien** – Op de zee betrekking hebbend, bij of in de zee voorkomend (Bron: van Dale).
- **Maritiem** – Aangetroffen bij bewoners van de zeekust (Bron: van Dale). "Nederland is een maritieme natie. Dat vertellen wij vaak aan anderen en die anderen kijken ook vaak zo naar Nederland: water, watermanagement, kanalen, scheepvaart, baggeren, land winnen van water, watersporten, vissen, handel. Allemaal gerelateerd aan het water en de positie die ons land in die relatie met dat water inneemt." (Bron: RCE – Maritiem Erfgoed; Platform voor kennis, onderzoek, beleid, samenwerking en educatie).
- **Maritieme geschiedenis** – De maritieme geschiedenis beschrijft gebeurtenissen die samenhangen met het ontstaan en verloop van de scheepvaart. Scheepvaart heeft een belangrijk aandeel gehad in de ontwikkeling van de mensheid (Bron: Wikipedia).
- **Nautisch** – Betrekking hebbend op de scheepvaart (Bron: van Dale). Nautisch beheer betreft het reguleren van scheepvaartverkeer door verkeersmaatregelen en vaarreglementen (Bron: Scheepvaartverkeerswet). 'Nautisch' verwijst naar navigeren, varen en sturen, niet naar fysieke constructies als vaarwegen, havens en aanlegplaatsen.
- **Schip** – Een schip is een vaartuig van enigszins aanzienlijke afmetingen, m.n. voor de zeevaart (Bron: van Dale). Schip: elk vaartuig met inbegrip van een vaartuig zonder waterververplaatsing en een watervliegtuig, gebruikt of geschikt om te worden gebruikt als een middel van vervoer te water (Bron: Binnenvaartpolitiereglement). Kleinere schepen noemen we o.a. vaartuig, schuit of boot.
- **Traditioneel vaartuig** – 'Een vaartuig of de replica ervan, dat op grond van zijn leeftijd, zijn technische of karakteristieke constructieve eigenschappen, zijn

zeldzaamheid, zijn betekenis voor het behoud van traditionele principes van het zeemanschap of van binnenvaarttechnieken of zijn betekenis voor een tijdperk uit historisch oogpunt het waard is te worden behouden, en in het bijzonder voor demonstratiedoeleinden wordt gebruikt.’ (Bron: ES-TRIN – European Standard laying down Technical Requirements for Inland Navigation vessels).

- **Varend erfgoed en varend monument** – De Federatie Varend Erfgoed Nederland (FVEN) beheert het Register Varend Erfgoed Nederland (RVEN). De deelnemende behoudsorganisaties en maritieme musea leveren gegevens aan van traditionele vaartuigen, die geregistreerd worden in het RVEN. De traditionele vaartuigen worden geregistreerd als ‘Varend erfgoed’. De behoudsorganisaties kunnen ook de status Varend Monument® toekennen aan traditionele vaartuigen die voldoen aan hun criteria. In de volksmond worden alle traditionele vaartuigen of historische schepen ook wel ‘het Varend Erfgoed’ genoemd.

Gebruikte begrippen in dit rapport:

Dit rapport gebruikt **‘schip’** en **‘vaartuig’** voor alle typen zee- en binnenschepen.

Dit rapport verstaat onder **maritiem erfgoed** – alle cultureel erfgoed dat te maken heeft met vaarwater, zowel met binnenvaart als met zeevaart, zowel materieel als immaterieel. Sommigen gebruiken liever het woord ‘nautisch’, dat echter de betekenis heeft van varen, navigeren. Voor ‘zee’ gebruiken we het woord ‘marien’.

Dit rapport verstaat onder **historische maritieme ensembles** bij elkaar passende, uit de geschiedenis voortkomende gehelen van samengestelde delen, die te maken hebben met schepen, scheepvaart, vervoer te water en daarmee samenhangende fysieke constructies.



Foto: Wouter van Dusseldorp

Bruine Vloot volgens voormalig Staatssecretaris Keijzer, in het kader van de 'Tijdelijke subsidieregeling continuïteit bruine vloot': "Met de 'Bruine vloot' worden de ruim 400 traditionele zeilschepen bedoeld die in Nederland varen over het IJsselmeer, Markermeer, de Waddenzee en de Friese meren."

Hoofdstuk 2. Inleiding

Inleiding

In dit hoofdstuk komt de aanleiding tot deze verkenning, de opdrachtgever en de opdracht tot het opstellen van dit rapport aan de orde. Dit hoofdstuk bevat ook de probleemstelling en doelstelling, de onderzoeksvragen en de onderzoeksopzet.

2.1 Opdrachtgever

De opdrachtgever voor dit onderzoek is de BBZ, de brancheorganisatie van de chartervloot. De BBZ maakt zich zorgen over de zwakke rechtspositie van het maritiem erfgoed en wil met dit onderzoek de mogelijkheden verkennen voor een betere rechtspositie en wettelijke bescherming van traditionele vaartuigen. De Samenwerkende Maritieme Fondsen hebben voor dit onderzoek een financiële bijdrage verstrekt. Op verzoek van de BBZ heeft Martine van Lier van de Erfgoedkwartiermakers Coöperatie deze verkenning uitgevoerd. De BBZ heeft de Federatie Varend Erfgoed Nederland (FVEN) en de Landelijke Vereniging tot Behoud van het Historisch Bedrijfsvaartuig (LVBHB) gevraagd om hun inbreng bij dit onderzoek.

2.2 Aanleiding

De actuele aanleiding voor dit onderzoek is de coronacrisis en de effecten daarvan op de traditionele vloot. Door de coronamaatregelen kon de traditionele passagiersvloot gedurende twee jaar maandenlang niet varen. Dit betekende een zeer forse inkomstenderving, waardoor het voortbestaan van de vloot in gevaar kwam. Aanvullende financiële rijkssteun specifiek voor de traditionele vloot kwam moeizaam en traag tot stand, in tegenstelling tot aanvullende steun voor gebouwde opengestelde monumenten.

Eerdere inkomstendervingen leidden ook al tot bezorgdheid. De banken- en financiële crisis van 2008/2009 gaf ook toen grote problemen voor de vloot door een forse terugval in het aantal boekingen.

Naast deze crises spelen bestaande zorgen en nieuwe opgaven mee bij de wens om mogelijkheden ter verbetering van de zwakke rechtspositie van maritiem erfgoed nader te verkennen door middel van dit onderzoek.

2.3 Probleemschets

Het kernprobleem voor het maritiem erfgoed is de zwakke rechtspositie van traditionele vaartuigen. De hypothese voor dit onderzoek is dat de zwakke rechtspositie van maritiem erfgoed mede debet is aan de kwetsbaarheid van de traditionele vloot. De vooronderstelling is daarbij dat een versterking van de rechtspositie de vloot weerbaarder en toekomstbestendiger kan maken. De zwakke rechtspositie van het varende deel van het maritiem erfgoed, de traditionele vloot, geldt zowel voor de beroepsvaart als voor de pleziervaart.

Traditionele vaartuigen worden door het rijk binnen de Erfgoedwet niet op dezelfde wijze beschermd als gebouwd cultureel erfgoed. Dit komt doordat de Erfgoedwet verschil maakt in de benadering van twee soorten cultureel erfgoed; onder cultureel erfgoed vallen monumenten en cultuurgoederen. En onder monumenten vallen alleen onroerende zaken. Deze benadering leidt tot een zwakke rechtspositie voor traditionele vaartuigen. De Erfgoedwet onderscheidt een regime voor beschermde monumenten binnen Nederland en een regime voor beschermde cultuurgoederen tegen uitvoer naar het buitenland. Dit onderscheid komt voort uit het feit dat verschillende wetten, die een andere voorgeschiedenis en een andere doelstelling hadden, in de Erfgoedwet samengevoegd zijn. Beide regimes beschermen cultureel erfgoed op een verschillende wijze en beide regimes beschermen traditionele vaartuigen binnen Nederland niet.

De zwakke rechtspositie van het maritiem erfgoed raakt niet alleen de traditionele vaartuigen individueel en de gezamenlijke traditionele vloot, maar het hele maritieme ecosysteem¹. Dit ecosysteem omvat - naast de vaartuigen - materiële zaken, zoals havens en havenarchitectuur, scheepswerven en toeleverende bedrijven, maar ook de immateriële aspecten zoals de scheepsbouw- en restauratie-ambachten, de maritieme evenementen, tradities en gebruiken.

De traditionele vloot van zakelijke en particuliere traditionele vaartuigen ondervindt diverse problemen:

- Traditionele vaartuigen in Nederland kennen geen wettelijke bescherming binnen de Erfgoedwet;
- Traditionele vaartuigen kunnen in geval van crises geen aanspraak maken op noodsteun voor wettelijk beschermde monumenten;
- Traditionele vaartuigen kunnen van rijkswege geen onderdeel uitmaken van een door het rijk aangewezen beschermd stads- of dorpsgezicht;
- Traditionele vaartuigen moeten, met steeds hogere kosten als gevolg, voldoen aan alle wet- en regelgeving voor moderne vaartuigen in de beroepsvaart, de recreatievaart en voor woningen, tenzij daar expliciet een uitzondering voor wordt gemaakt;
- Traditionele vaartuigen kunnen niet altijd aanspraak maken op financiële regelingen, zoals regelingen voor verduurzaming, die alleen toegankelijk zijn voor vastgoed of voor vrachtvaart;
- Bestaande zorgen voor traditionele vaartuigen zijn nog niet of onvoldoende opgelost, zoals het aangemerkt worden als bouwwerk en moeten voldoen aan bouwregelgeving, toepassing van een oplossing voor behalen van het CvO-CBB (Certificaat van Onderzoek c.q. Communautair Binnenvaart Certificaat), ontbreken van scheepshypotheek voor traditionele vaartuigen die herbestemd zijn als varende woonschip;

¹ Zie voor maritiem ecosysteem ook:

- *Historische maritieme cultuur als immaterieel erfgoed; Basisdocument voor aanvraag plaatsing op Inventaris Immaterieel Erfgoed Nederland* (17-3-2021), Erfgoedkwartiermakers Coöperatie.
- *Tussentijdse bevindingen realisatie bedrijfsplan Fonds Varende Erfgoed* (2-11-2021), BMC.
- *De investeringsagenda van de zeilende beroepsvaart en hoe deze te financieren* (22-2-2022), BMC.

- Nieuwe zorgen zijn op afzienbare termijn aan de orde, zoals de financiering van afvalwaterverwerking, verduurzamingsmaatregelen en vervanging van vlak en kimmen.

2.4 Opdracht en onderzoeksvraag

De opdracht is om een verkenning uit te voeren naar opties voor erfgoedbeleid en wettelijke bescherming voor maritiem erfgoed in Nederland, deze te vergelijken met bescherming in andere landen in Europa en op grond daarvan de opdrachtgever te adviseren over handelingsperspectieven.

De onderzoeksvraag bevat een hypothese, een hoofdvraag en vier deelvragen:

Hypothese

De hypothese is: voor het behoud van de traditionele vloot is erkenning nodig, die kan leiden tot een effectief wettelijk instrumentarium en adequate regelgeving voor handhaving en sanctionering om de vloot te kunnen beschermen.

Hoofdvraag

De hoofdvraag is: **Welke wettelijke instrumenten zijn denkbaar om traditionele vaartuigen te beschermen en daarmee te behouden? Wat zijn daarvan de voor- en nadelen?**

Deelvragen

De vier deelvragen bij de hoofdvraag zijn:

1. Is erkenning en wettelijke bescherming een adequaat middel voor het behoud van de traditionele vloot?
2. Welke voordelen zou wettelijke bescherming bedrijfsmatige en particuliere scheepseigenaren kunnen bieden?
3. Welke negatieve consequenties zou wettelijke bescherming kunnen hebben voor scheepseigenaren?
4. Welke randvoorwaarden zijn er nodig om te komen tot wettelijke bescherming?

2.5 Doelstelling

De eerste doelstelling van deze verkenning is om te onderzoeken hoe traditionele vaartuigen erkenning en daarmee wettelijke bescherming kunnen krijgen en wat de consequenties daarvan zouden zijn.

De tweede doelstelling is het vergroten van het handelingsperspectief van de stakeholders, waaronder de zakelijke en particuliere eigenaren van traditionele vaartuigen, om het Nederlandse maritiem erfgoed op langere termijn te kunnen behouden.

2.6 Onderzoeksopzet en werkwijze

Het onderzoek is uitgevoerd in 6 stappen:

1. Studie naar de huidige mogelijkheden tot erkenning en bescherming in de Erfgoedwet en Omgevingswet.
2. Inventarisatie van de ervaringen met erkenning en wettelijke bescherming in diverse Europese landen.
3. Schetsen van verschillende scenario's voor betere juridische mogelijkheden met hulp van juridische experts.
4. Bespreken van deze scenario's met belanghebbende stakeholders.
5. Advies over de mogelijkheden en wenselijkheid van wettelijke bescherming.
6. Advies over een plan van aanpak om de positie van de traditionele vloot te versterken.

Bij dit onderzoek is gebruik gemaakt van diverse onderzoeksrapporten (zie Bronnen in Bijlage A), onder andere van CBRB, Berenschot, Mobiel Erfgoed Centrum, Erfgoedkwartiermakers Coöperatie, BMC en NBTC. Daarnaast is gebruik gemaakt van het *'Integraal afwegingskader voor beleid en regelgeving'* (IAK), dat is opgesteld door de Rijksoverheid voor beleidsmedewerkers en wetgevingsjuristen bij het maken van beleid en regelgeving.

2.7 Leeswijzer

Dit rapport is de weerslag van de verkenning van de mogelijkheden van wettelijke bescherming van maritiem erfgoed.

Hoofdstuk 1 bevat de samenvatting.

Hoofdstuk 2 beschrijft de aanleiding tot deze verkenning, de opdrachtgever en de opdracht tot het opstellen van dit rapport. Dit hoofdstuk bevat ook de probleemstelling en doelstelling, de onderzoeksvragen en de onderzoeksopzet.

Hoofdstuk 3 bevat het onderzoek zelf. Het hoofdstuk start met een beschrijving van het maritiem erfgoed, de kenmerken en de verscheidenheid daarvan. Vervolgens gaat het hoofdstuk in op de cultuurhistorische waarden van het maritieme erfgoed in Nederland.

Dit hoofdstuk vervolgt met een stakeholdersanalyse: wie zijn de belanghebbenden bij maritiem erfgoed en hoe zijn zij georganiseerd.

Dan volgt een paragraaf waarin de problematiek van het maritiem erfgoed nader geanalyseerd wordt. De verschillende facetten van maritiem erfgoed worden onderscheiden, vooruitlopend op de onderzoeksvraag op welke wijze deze facetten al dan niet wettelijk beschermd zijn of zouden kunnen worden.

In Hoofdstuk 4 wordt beschreven op welke wijze erfgoed in Nederland en in andere Europese landen beschermd wordt en welke mogelijkheden daarin ook openstaan voor maritiem erfgoed. Ook is een overzicht gemaakt van internationale verdragen, die aandacht vragen voor de bescherming van erfgoed.

Hoofdstuk 5 beschrijft de resultaten van de verkenning van de problematiek van maritiem erfgoed, afgezet tegen de mogelijkheden van wettelijke bescherming op grond van Nederlandse wetgeving en internationale verdragen. In dit hoofdstuk komen ook de mogelijkheden aan de orde die juridische experts schetsen voor versterking van de rechtspositie van de traditionele vloot. Op grond daarvan gaat dit hoofdstuk in op de deelvragen van dit onderzoek.

Hoofdstuk 6 bevat de conclusies van deze verkenning. De hoofdvraag wordt in dit hoofdstuk beantwoord met wettelijke instrumenten en beleidsmaatregelen die traditionele vaartuigen kunnen beschermen en daarmee te behouden.

In Hoofdstuk 7 tenslotte volgt een advies aan de opdrachtgever met een actieplan dat kan bijdragen aan erkenning, wettelijke bescherming en beleidsmatige borging van maritiem erfgoed, met als doel om een betere rechtsbescherming te bereiken, om dit erfgoed ook op de langere termijn te kunnen behouden en gebruiken.

De Bijlagen bevatten een bronvermelding van gesprekken, rapporten en boeken die gebruikt zijn bij het opstellen van dit rapport en op een aantal onderwerpen een nadere toelichting.

De separate oplegnotitie bij dit rapport bevat het advies voor een actieplan voor de BBZ.

Hoofdstuk 3. Het onderzoek

Inleiding

Dit hoofdstuk beschrijft de maritiem erfgoedsector in feiten en cijfers, de betrokkenen en de probleemanalyse. Daarbij zijn diverse onderzoeksrapporten en aanbevelingen opgenomen.

Zo'n vierhonderd historische zeilende passagiersschepen, tientallen traditionele salonvaartuigen, sleepboten en reddingsvaartuigen en rond de honderdvijftig houten visserijvaartuigen van de botter- en hoogaarzenvloot varen gewoonlijk met passagiers om inkomsten te verwerven voor het onderhoud van de traditionele vloot. Zij konden vanwege de coronamaatregelen twee jaar lang niet varen met handhaving van de 1,5 meter afstand. De traditionele vloot lag werkeloos voor de kant, zonder inkomsten en zonder geld om het onderhoud en de verplichte periodieke certificering van de vaartuigen te kunnen betalen.

Het kostte de rijksoverheid bijna een jaar om een verzoek om financiële steun voor het behoud van deze vaartuigen te honoreren, omdat er een aparte uitvoeringsregeling voor gemaakt moest worden. Voor gebouwde opengestelde monumenten, die eveneens geen bezoekers meer konden ontvangen, duurde dat drie maanden. De pandemie heeft zichtbaar gemaakt dat het Nederlandse maritieme erfgoed, mede door de zwakke rechtspositie, kwetsbaar is in geval van crises. Voor overheden is het vinden van mogelijkheden om steun te verlenen aan traditionele vaartuigen een moeizame zoektocht, omdat ze niet beschouwd worden als monumenten, waarvoor wel regelingen bestaan of in geval van nood snel gemaakt kunnen worden.

De kwetsbaarheid van de traditionele vloot en de liefde voor het maritieme erfgoed vormde de aanleiding voor de BBZ om te laten onderzoeken welke mogelijkheden er zijn voor wettelijke bescherming van traditionele vaartuigen. De inkomstenderving van de 'Bruine Vloot' als gevolg van de coronamaatregelen en daarmee de zorgen over de instandhouding van traditionele vaartuigen hebben het gevoel van urgentie hiervoor verder aangewakkerd. Deze zorg sloot aan bij de al langer bestaande wens van de Federatie Varend Erfgoed Nederland (FVEN) en de Landelijke Vereniging tot Behoud van het Historisch Bedrijfsvaartuig (LVBHB) naar erkenning en bescherming van de traditionele vloot.

Traditionele vaartuigen en historische maritieme ensembles zijn een kenmerkend onderdeel van onze fysieke leefomgeving, dat bij het grote publiek nog wat minder bekend is dan het rode, groene en archeologische erfgoed. Net als agrarisch erfgoed en industrieel erfgoed, dat pas zo'n 20 jaar als cultuurhistorisch waardevol erfgoed wordt gezien, werden traditionele vaartuigen aanvankelijk alleen beschouwd als overbodig geraakte gebruiksoBJECTEN. Dat beeld is nu aan het kantelen en maritiem erfgoed wordt, net als monumentale boerderijen en fabrieken, steeds meer gewaardeerd.

Veelzeggend voor deze toegenomen waardering is een paragraaf in het recente rapport van BMC *'De investeringsagenda van de zeilende beroepsvaart en hoe deze te financieren'*:

"1.2 Nederland heeft een unieke, iconische vloot van historische, zeilende schepen

Nederland heeft een lange historie als zeilende handelsnatie. Het eerste echt zeewaardige zeilschip op het westelijk halfrond, de Kogge, is in de 14e eeuw in Nederland ontwikkeld. Dit schip heeft de basis gelegd voor onze economische ontwikkeling als zeegaande natie. Nederland transportland is nog steeds een zeegaande natie. Rotterdam en Amsterdam staan beide in de top 10 van grootste havens van Europa. (...) Nederland kent nog steeds een bonte verzameling van historische, zeilende schepen. Een deel heeft een museaal karakter, een deel is in particulier bezit, en maakt al dan niet onderdeel uit van een formeel historisch register, en een deel is nog beroepsmatig in bedrijf. Een enkel schip vervoert vracht. Het totale veld omvat als uitersten enerzijds grote, historische zeeslepers in Harlingen en Maassluis en anderzijds zalmschouwttjes in Woudrichem. Een andere dwarsdoorsnede maakt de houten tjotters uit het midden van de 19e eeuw zichtbaar, met scherpe jachten van polyester, gebouwd tot ongeveer 1980, als hun spreekwoordelijke tegenhanger. In totaal gaat het om enkele duizenden schepen. Deze vloot is wereldwijd uniek; nergens ter wereld is een dergelijke grote groep historische schepen zo bepalend voor het beeld van havens en wateren als in Nederland. Het is voor ons vanzelfsprekend dat ze er zijn.”

3.1 Situatieschets maritiem erfgoed in Nederland

3.1.1 De sector in feiten en cijfers

Feiten en cijfers over traditionele vaartuigen worden niet centraal verzameld en bijgehouden. Door diverse databases en registers te raadplegen en te combineren zijn met de nodige voorzichtigheid wel beredeneerde uitspraken te doen:

- Traditionele vaartuigen² 6.000, waarvan 3000 certificaatplichtig en 500 bedrijfsmatig;
- Geregistreerde traditionele vaartuigen 5.137 registraties in het Register Varend Erfgoed (RVEN) van de FVEN;
- Geregistreerde traditionele voormalige bedrijfsvaartuigen 1.700 aangesloten bij de LVBHB, lid van de FVEN;
- Erfgoedhavens +/- 35, ook historische havens of museumhavens genoemd, met in totaal naar schatting 750 particuliere traditionele vaartuigen;
- Charterschepen 403, waarvan 303 binnenvaart zeil, 51 binnenvaart motor en 49 zeevaart zeil³, lid van de BBZ - NB hieronder vallen niet de bottervloot, hoogaarzenvloot, salonvaartuigen en traditionele rondvaartboten;
- Traditionele visserijvloot: bottervloot +/- 100 vaartuigen en hoogaarzenvloot 40 vaartuigen;
- Traditionele hospitality-vaartuigen +/- 100 vaartuigen: salonvaartuigen en traditionele rondvaartboten;
- Pleziervvaartuigen 200.000⁴, 50% motorjachten en 50% zeiljachten;

² Nederland kent, behalve voor de snelle watersport, geen verplichte bootregistratie. Daardoor kan ook niet worden aangetoond hoeveel boten er per jaar bijkomen of afgaan. Verplichte registratie is een kostbaar proces, dat tot nu toe geen politiek draagvlak heeft. De Erfgoedmonitor 2016 (RCE) baseert zich op cijfers van Mobiele Collectie Nederland, die zich baseert op cijfers van de FVEN – zij gaan uit van een schatting van 5.880. Die baseert de FVEN op de aantallen vaartuigen ingeschreven bij de aan hen verbonden behoudsorganisaties. Dit is een onderrapportage, omdat alleen de vaartuigen meegeteld worden van leden. Daarnaast is er een onbekend aantal traditionele vaartuigen van eigenaren die geen lid zijn van een behoudsorganisatie.

³ Kerncijfers 2021 BBZ.

⁴ Totaal = 500.000, als ook supboards, surfplanken, sloepen en vis- en duikuitrusting wordt meegerekend (Bron: Waterrecreatie Nederland: 507.800 vaartuigen en 2.600.000 waterrecreanten in 2021).

- 75% van de pleziervaartuigen is in bezit van 50+ers⁵;
- Watersportbedrijven 4.000 (havens, verhuur, werven, architecten, vaarscholen). Trendmatige groei 1% per jaar tot 2008, daarna krimp⁶;
- Werkgelegenheid in scheepvaartsector⁷ 30.000 scheepvaartmedewerkers, 70.000 in toeleverende bedrijven;
- Werkgelegenheid in traditionele maritieme sector (omvang is niet onderbouwd in te schatten): schippers, maten, havens, scheepswerven, scheepstimmerlieden, ijzerwerkers, zeilmakers, touwslagers, blokmakers, musea, scheepsmakelaars, taxateurs, scheepsverzekeraars, surveyors, toeleveranciers, etc.;
- Omzet watersportsector circa 2 - 2,5 miljard euro per jaar;
- Omzet totale beroepsbinnenvaart 2,3 miljard euro (Bron: CBS)*;
- Omzet totale passagiersvaart 332,4 miljoen euro (Bron: Passagiersvaart: out of the blue)* = 10% van de omzet van de totale binnenvaart;
- Omzet totale chartervaart 86,7 miljoen euro (Bron: Passagiersvaart: out of the blue)* = 25% van de omzet van de totale passagiersvaart.

* De laatste 3 bullets bevatten geen recente cijfers; ze komen uit het onderzoek 'Passagiersvaart: out of the blue', uit 2010-2011.

De omvang van de chartervloot neemt af, volgens schippers als gevolg van de toegenomen regeldruk:

- Zeeschepen – 81 schepen in 2005, 69 schepen in 2012, 49 schepen in 2021 - afname van 40%; De Enkhuizer Zeevaartschool heeft nu te weinig schepen voor de opleiding Grote Zeilvaart.
- Binnenvaartschepen zeil – 379 schepen in 2005, 313 schepen in 2012, 303 in 2021 – afname van 25%.

3.1.2 De betrokkenen: maritiem erfgoedorganisaties

Nederland kent een aantal landelijke organisaties voor het behoud en gebruik van traditionele vaartuigen. Deze organisaties zetten zich in voor een sterkere positie van het maritiem erfgoed: de BBZ voor de chartervaart, de LVBHB voor de eigenaren van historische bedrijfsvaartuigen en de FVEN als koepelorganisatie voor de particuliere eigenaren van maritiem erfgoed. Daarnaast zijn er in Nederland diverse maritieme musea en historische of

⁵ 150.000 vaartuigen worden de komende jaren verkocht of moeten gesloopt worden.

⁶ Oorzaken van krimp watersportsector: babyboomgeneratie vergrijst, jongere generatie verkiest buitenland, vliegreizen werden goedkoper, nieuwe Nederlanders hebben minder een watersporttraditie, huizenprijzen zijn gestegen en aflossen van hypotheek krijgt prioriteit.

⁷ Algemene informatie over de scheepvaartbranche: De scheepvaart is zeer divers en is onder te verdelen in de sectoren zeevaart, binnenvaart, visserij en pleziervaart. Ruim 90 procent van alle wereldhandel gaat via scheepvaart. Binnen de Europese Unie werken zo'n 3 miljoen mensen in de scheepvaartbranche, waaronder ook reparatiebedrijven en scheepsbouw. Het aantal scheepvaartmedewerkers in Nederland bedraagt ongeveer 30.000, waarvan er plusminus 8.000 zeevarend zijn. De haven van Rotterdam biedt werkgelegenheid aan ongeveer 70.000 mensen. De haven van Rotterdam is de grootste haven van Europa en heeft een jaarlijkse goederenoverslag van ongeveer 450 miljoen ton. In de haven van Rotterdam arriveren per jaar ongeveer 35.000 zeeschepen. Binnen Nederland zijn er ongeveer 200.000 pleziervaartuigen: motorjachten en zeilschepen. Er zijn ongeveer evenveel motorjachten als zeilboten. De watersportindustrie kent binnen Nederland ongeveer 4.000 bedrijven zoals verhuurbedrijven, jachthavens, jachtwerven, architecten en zeil- en vaarscholen.

streekmusea die maritiem erfgoed beheren en presenteren. Er zijn ook museumwerven die maritiem erfgoed tentoonstellen en zich inzetten voor onderhoud en restauratie van traditionele vaartuigen, vaak in samenwerking met gespecialiseerde ambachtslieden en ambachtelijke bedrijven.

Bij dit onderzoek zijn vooral de BBZ en de LVBHB betrokken, omdat deze organisaties de belangen behartigen van de grotere (> 20 m.) traditionele vaartuigen, die onder veel meer wettelijke verplichtingen vallen en meer kosten hebben.

Vereniging voor Beroepschartervaart (BBZ) is sinds de oprichting in 1979 de brancheorganisatie voor de Nederlandse chartervaart. De vereniging wordt gefinancierd door contributies van de leden: scheepseigenaren, kapiteins & schippers, matrozen, begunstigde leden en donateurs. Hoewel formeel geen behoudsorganisatie wordt wel door de chartervaart een vloot van 400 traditionele schepen varend gehouden en getoond aan de passagiers en de omgeving; dit betreft ruim 300 binnenvaart-zeilschepen, 50 binnenvaart-motorschepen en 50 zeilschepen op zee.

- De BBZ overlegt met overheden en collega brancheorganisaties;
- De BBZ is vaste gesprekspartner van overheden op alle mogelijke niveaus, van internationaal tot plaatselijk. Onderwerpen variëren van veiligheidszaken tot ligplaatsen, bediening bruggen en sluizen en vaarwegbeheer. Daarnaast heeft de BBZ contact over juridische of sociale kwesties die de branche raken, zoals btw-kwesties en pensioenen. De BBZ heeft een groot netwerk opgebouwd en dat is belangrijk om een effectieve lobby te kunnen voeren.

De **Landelijke Vereniging tot Behoud van het Historisch Bedrijfsvaartuig (LVBHB)** is de grootste behoudsorganisatie voor grotere traditionele vaartuigen: voormalige bedrijfsvaartuigen ouder dan 50 jaar die in Nederland gebouwd zijn of beeldbepalend zijn geweest op de Nederlandse wateren. De LVBHB is opgericht in 1974 en zet zich in om oude bedrijfsvaartuigen te bewaren. De LVBHB vertegenwoordigt op dit moment 1700 traditionele voormalige bedrijfsvaartuigen, die doorgaans behouden worden door particulieren.

De doelstelling van de LVBHB is het behoud van historische bedrijfsvaartuigen en de daarbij behorende traditionele scheepsambachten. Daarbij komen veel aspecten aan bod. Het gaat niet alleen om de daadwerkelijke “redding” (soms letterlijk van de sloop), restauratie en onderhoud van vaartuigen maar ook om allerlei, meest externe, factoren die dit behoud mogelijk maken of juist bemoeilijken. Als voorbeelden:

- De toenemende druk van wet- en regelgeving (zowel Europees als nationaal, en lokaal);
- Het afnemen van het aantal beschikbare ligplaatsen;
- De verminderde financieringsmogelijkheden van vaartuigen;
- Het sluiten of juist weer openen van vaarwegen;
- Het borgen van kennis en kunde.

De **Federatie Varend Erfgoed Nederland** (FVEN) is de koepel van een aantal behoudsorganisaties⁸. De FVEN behartigt de gemeenschappelijke belangen van particuliere scheepseigenaren en coördineert en stimuleert activiteiten die van belang zijn voor het Varend Erfgoed⁹.

De FVEN beheert het particuliere **Register Varend Erfgoed Nederland** (RVEN). Daarin zijn gegevens over het Nederlands varend erfgoed opgenomen. Het RVEN geeft daarmee een zo volledig mogelijk beeld van de technische en cultuurhistorische ontwikkelingen van de Nederlandse traditionele scheepvaart en scheepsbouw. Het digitale RVEN is transparant en openbaar toegankelijk voor het publiek.

Eigenaren van schepen in het RVEN kunnen hun schip laten waarderen. Dit gebeurt door schouwers van de behoudsorganisaties die aangesloten zijn bij de FVEN. Traditionele Nederlandse vaartuigen, die voldoen aan specifieke criteria die door de behoudsorganisaties zijn opgesteld, kunnen van de FVEN het predicaat krijgen van Varend Monument[®].

3.2 Probleemanalyse

Deze paragraaf analyseert het probleem van de zwakke rechtspositie op diverse punten en stelt daartoe een aantal vragen. Wat is het probleem precies? Hoe is het probleem ontstaan? In welke situaties wordt het probleem vooral manifest? En wat zijn de gevolgen van het probleem? Deze analyse is nodig om een antwoord te kunnen vinden op de vraag of en welke wettelijke bescherming al dan niet een goede oplossing kan zijn.

3.2.1 Wat is het probleem

Zoals in Hoofdstuk 2 al is gesteld is het kernprobleem voor het maritiem erfgoed de zwakke rechtspositie van traditionele vaartuigen. Het varende deel van het maritiem erfgoed, de traditionele vaartuigen, wordt in Nederland niet wettelijk beschermd door de Erfgoedwet. De rijksoverheid en de provinciale en gemeentelijke overheden vinden het moeilijk om beleid en maatregelen te ontwikkelen om het behoud en gebruik van het maritiem erfgoed te effectief te ondersteunen.

Tegelijkertijd leiden wettelijke vereisten, voorwaarden van banken of financiële regelingen en maatschappelijke opgaven tot een flink aantal problemen voor traditionele vaartuigen. Deze problemen kunnen volgens de bij dit onderzoek betrokken organisaties door dit gebrek aan bescherming en ondersteuning vanuit de overheid niet of onvoldoende worden aangepakt. Voor de charterschepen, de visserijvloot en de particuliere vaartuigen en hun organisaties de BBZ, LVBHB en FVEN vormen de volgende problemen complexe uitdagingen:

- A. **Financiering** – Noodsteun regelen bij crises is een lange weg. Krediet krijgen voor investeringen is lastig. Het door banken afschaffen van scheepshypotheken voor

⁸ De 16 behoudsorganisaties zetten zich in voor het behoud van het Nederlands Varend Erfgoed. Zij doen dat met hulp van talloze vrijwilligers met technische, juridische en organisatorische kwaliteiten.

⁹ De vloot bestaat uit allerlei typen schepen, zoals stoom- en motorsleepboten, schoeners, klippers en tjalken, luxe motors, zeilwherry's, reddingboten, kotters, Langedijkers en akkerschuiten, rond- en platbodems, hoogaarzen en bidders, bakdekkers en zalmschouwen.

varende woonschepen bemoeilijkt de aankoop en verkoop. Deze financieringsproblemen leiden tot uitstel van onderhoud en verslechtering van instandhouding;

- B. **Technische vereisten** – Het verkrijgen en periodiek verlengen van het CvO-CBB brengt vaak forse kosten met zich mee. De investeringen in afvalwaterverwerking en het vernieuwen van kimmen en vlak (het onderwaterschip) ¹⁰ zijn aanzienlijk. Dit leidt tot een gestage en op termijn mogelijk forse afname van de traditionele vloot¹¹;
- C. **Verduurzaming** – Het toepassen van verduurzamingsmaatregelen vraagt bij vaartuigen maatwerk en is kostbaar, terwijl er minder financiële regelingen openstaan voor traditionele vaartuigen dan voor vrachtschepen en voor huizen op de wal. Dit vertraagt het urgente verduurzamingsproces;
- D. **Positionering, bestemmingsontwikkeling en marketing** – Het ontbreken van lokaal, regionaal en landelijk beleid op het gebied van maritiem erfgoed, erfgoedhavens en varen met de traditionele vloot maakt dat de bekendheid van het maritiem erfgoed achterblijft. Dit leidt tot relatieve onbekendheid met de mogelijkheden van de traditionele vloot voor duurzame recreatie en toerisme, herbestemming en wonen aan boord;
- E. **Onderzoek en data** – Het ontbreken van landelijk beleid leidt tot een gebrek aan onderzoek en tot gefragmenteerde data over maritiem erfgoed. Daardoor is het leveren van actuele feiten en cijfers en het doen van monitoring niet goed mogelijk. Dit bemoeilijkt inzicht in en overzicht over de sector maritiem erfgoed.
- F. **Definities** – De rijksoverheid hanteert geen eenduidige definities van begrippen die gebruikt worden binnen het maritiem erfgoed, terwijl ook in wetgeving begrippen gebruikt worden als ‘schip, boot en vaartuig’, echter zonder heldere definities. Lokale overheden hanteren weer eigen omschrijvingen. Daardoor ontstaat verwarring over welke wet- en regelgeving precies waarop al dan niet betrekking heeft;
- G. **Cultuurhistorische waardering** – Diverse organisaties hanteren verschillende systemen en criteria om de cultuurhistorische waarde van erfgoed te beschrijven. Door het ontbreken van een eenduidig systeem met eenduidige criteria voor de cultuurhistorische waarde van maritiem erfgoed zijn de beschrijvingen niet goed te vergelijken, is de bruikbaarheid van deze beschrijvingen beperkt en is het toepassen van deze systemen en criteria voor alle vaartuigen van de traditionele vloot nog maar beperkt uitgevoerd;

¹⁰ ‘Beroepszeilvaart stevent af op de rotsen; Probleemanalyse: Vloot staat voor grote investeringen, waarvoor het draagvermogen ontbreekt’, Artikel in Schuttevaer 15 april 2022, <https://www.schuttevaer.nl/nieuws/cruise-en-chartervaart/2022/04/10/beroepszeilvaart-stevent-af-op-de-rotsen/>

¹¹ De [Inspectie Verkeer en Waterstaat](#) geeft aan dat in de database van alle in Nederland verstrekte scheepscertificaten, in totaal 5207 schepen met een geldig Certificaat van Onderzoek (CvO) voor de Rijnvaart geregistreerd staan:

- 3461 schepen gebouwd vóór 1985
- 617 schepen gebouwd tussen 1985 en 1995
- 1129 schepen gebouwd tussen 1995 en heden^[2]

De Inspectie heeft nog geen zicht op de te keuren aantallen pleziervaartuigen, omdat die over het algemeen niet zijn geregistreerd. Wel is inmiddels bekend dat er in Nederland 939 schepen van 20 meter en langer rondvaren in de recreatie, die in 2013 de subsidie voor een [Automatic Identification System transponder](#) hebben aangevraagd. Een AIS is een voorwaarde voor een CvO-CBB. Dat geeft een indicatie.

Van de 1700 bij de LVBHB geregistreerde schepen zouden er dus 939 een CvO-CBB kunnen hebben. Dat zou betekenen dat bijna de helft van deze schepen niet meer mag varen, met aftrek van de schepen korter dan 20 m.

- H. **Registratie** – Diverse organisaties houden lijsten of registers bij om de omvang van de traditionele vloot in beeld te brengen. Deze registers zijn niet allemaal aan elkaar gekoppeld. Er zijn dubbelingen en blinde vlekken. Daardoor is het lastig om onderzoek en monitoring uit te voeren. Door een onvolledige registratie en monitoring is niet goed duidelijk wat de gevolgen zijn van beleidsmatige en wettelijke maatregelen voor de traditionele vloot, hoeveel vaartuigen daar hinder van ondervinden of zelfs verloren gaan door sloop, ombouw tot ‘schark’ of verkoop naar het buitenland.
- I. **Maatschappelijke benutting** – Het maritiem erfgoed valt veelal buiten beeld van regionale en lokale overheden. Het ontbreekt hen vaak aan regionale en lokale overzichten van wat er aan maritiem erfgoed binnen hun gebied aanwezig is en zij missen het inzicht in de cultuurhistorische, maatschappelijke en economische waarde van maritiem erfgoed. Daardoor dreigt maritiem erfgoed vaak niet opgenomen te worden in regionaal en lokaal beleid, zoals in omgevingsvisies en omgevingsplannen;
- J. **Ruimtelijke inspiratiebron** – Het maritiem erfgoed valt veelal buiten beeld van regionale en lokale overheden. Daardoor ontbreekt het hen vaak aan zicht op de rol die maritiem erfgoed kan hebben als aspect van ruimtelijke kwaliteit en als inspiratiebron bij het aanpakken van maatschappelijke opgaven, zoals klimaatadaptatie, energietransitie, woningopgave, overbevissing en duurzame recreatie en toerisme;
- K. **Samenwerking** – Het maritiem erfgoed wordt in stand gehouden door vrijwilligers, zelfstandigen en kleine bedrijven. Door het ontbreken van nationaal, regionaal en lokaal beleid en ondersteuning is de samenwerking tussen de organisaties in de sector maritiem erfgoed en tussen deze sector en de netwerkomgeving beperkt, wat leidt tot onbekendheid binnen en met de sector maritiem erfgoed en tot het ontbreken van een gezamenlijke missie, visie, ambitie en strategie;
- L. **Erkenning en wettelijke bescherming** – Het Kabinet heeft bij de totstandkoming van de Erfgoedwet het maritiem erfgoed wel erkend als cultuurhistorisch waardevol erfgoed, maar hier geen wettelijk beschermend instrumentarium aan gekoppeld.
- M. **Maritiem ecosysteem** – De traditionele vaartuigen vormen het centrum van een heel maritiem ecosysteem¹². Naast vaartuigen bestaat dit ecosysteem uit materiële zaken als havens, pakhuizen en scheepswerven en immateriële aspecten als maritieme ambachten, tradities en gebruiken. De problemen die traditionele vaartuigen nu ondervinden, hebben hun weerslag op het hele maritieme ecosysteem.

3.2.2 Wat is de oorzaak van het probleem

Aan de hierboven genoemde problemen ligt ten grondslag de zwakke rechtspositie van traditionele vaartuigen, als gevolg van het ontbreken van een wettelijk beschermend instrumentarium voor maritiem erfgoed in Nederland.

¹² Zie voor maritiem ecosysteem ook:

- *Historische maritieme cultuur als immaterieel erfgoed; Basisdocument voor aanvraag plaatsing op Inventaris Immaterieel Erfgoed Nederland* (17-3-2021), Erfgoedkwartiermakers Coöperatie.
- *Tussentijdse bevindingen realisatie bedrijfsplan Fonds Varend Erfgoed* (2-11-2021), BMC.
- *De investeringsagenda van de zeilende beroepsvaart en hoe deze te financieren* (22-2-2022), BMC.

Rode, groene en grijze rijksmonumenten (onroerende zaken, zoals gebouwen, cultuurlandschappen en archeologische vindplaatsen) worden door de Erfgoedwet beschermd tegen beschadiging, vernieling of het onthouden van noodzakelijk onderhoud en kunnen aanspraak maken op financiële tegemoetkomingen voor instandhouding, restauratie, herbestemming en verduurzaming. Doordat het Rijk volgens de Erfgoedwet roerende zaken zoals traditionele vaartuigen niet kan aanwijzen als ‘blauwe’ rijksmonumenten, denken gemeenten en provincies doorgaans (ten onrechte, zoals in dit rapport blijkt) dat ook zij deze traditionele vaartuigen niet kunnen aanwijzen als gemeentelijk of provinciaal varend monument. Veel gemeenten en provincies voeren daarom ook geen beleid waarin zij maritiem erfgoed borgen of in hun ruimtelijk, cultureel, recreatief of economisch beleid opnemen.

3.2.3 Wie heeft een probleem

De eigenaren van traditionele vaartuigen, vooral van de grotere traditionele vaartuigen die onder veel meer wettelijke regelingen vallen, hebben als eerste een probleem. Zij geven aan een flink aantal problemen te hebben en voor complexe uitdagingen te staan en ervaren vaak weinig visie en weinig steun van overheden voor het behoud en gebruik van het maritiem erfgoed. Daarnaast hebben ook de ambachtslieden, zoals scheepswerven, scheepstimmerlieden en zeilmakers en het toeleverende bedrijfsleven die deel uitmaken van het maritieme ecosysteem een probleem als gevolg van de zwakke positie van het maritiem erfgoed. Ook de recreatiesector en de evenementenbranche hebben een probleem, want het wordt steeds moeilijker om recreatieve arrangementen of evenementen met maritiem erfgoed te organiseren, terwijl het publiek daar juist graag op afkomt. Ook gemeenten en provincies gaan het ontbreken van wettelijke bescherming als probleem voelen, omdat zij in hun gebieden ervaren dat het maritiem erfgoed steeds meer moeite heeft om het hoofd boven water te houden, terwijl zij het maritiem erfgoed vanwege de cultuurhistorische, recreatieve, economische en ruimtelijke meerwaarde zijn gaan waarderen. Kortom, daarmee is het eigenlijk een algemeen probleem, want het publiek waardeert het maritiem erfgoed wel. De hele samenleving heeft er baat bij als de maritieme identiteit van het vaarwater en de havensteden in Nederland behouden wordt.

De eigenaren van traditionele vaartuigen en hun specifieke problemen zijn in drie categorieën nader toe te lichten:

- De 400 **charterschepen** (350 historische zeilschepen en 50 historische motorschepen die met passagiers varen)¹³ en tientallen historische salonvaartuigen en rondvaartboten hebben te maken met na-ijleffecten van de coronacrisismaatregelen en met krappe financieringsmogelijkheden door banken. Zij behalen doorgaans kleine marges en hebben veelal een matig bedrijfsmodel¹⁴ met weinig ruimte voor reserveringen voor regulier onderhoud, groot onderhoud en verduurzaming. Zij gaan grote investeringen doorgaans uit de weg. Het perspectief voor opvolgers is beperkt. Het risico om niet op tijd het verplichte CvO-CBB te kunnen verlengen, vormt een dramatische dreiging.

¹³ De chartervloot is ten opzichte van 2005 met 30% gekrompen, van 500 naar 403 vaartuigen in 2021. De vaartuigen worden gesloopt, opgelegd, verkocht naar het buitenland of verbouwd tot jacht of woonschip.

¹⁴ Zie ook het BMC-rapport ‘De investeringsagenda van de zeilende beroepsvaart en hoe deze te financieren’

- De **visserijvloot** van het IJsselmeer en de Zeeuwse stromen bestaat voornamelijk uit zo'n 100 vaartuigen zoals botters en 40 hoogaarzen, die met maximaal 12 passagiers mogen varen. Deze vaartuigen worden voornamelijk in de vaart gehouden door stichtingen en verenigingen of door particulieren. Zij hebben te maken met hoge jaarlijkse onderhoudslasten aan de romp en de tuigage. Ook deze vaartuigen hebben nauwelijks kunnen varen tijdens de twee coronajaren en dus nauwelijks inkomsten gehad, maar zij voldeden doorgaans niet aan de randvoorwaarden om aanspraak te kunnen maken op een bijdrage uit de 15 miljoen coronasteun voor de zeilende beroepsvaart, de Tijdelijke Regeling Continuïteit Bruine Vloot¹⁵. Vooral voor houten vaartuigen geldt dat de vervolg schade bij niet tijdig vervangen in geval van houtrot relatief veel duurder wordt.
- Zo'n ruime 1.700 **particuliere traditionele voormalige bedrijfsvaartuigen** liggen voor een groot deel in de ongeveer 40 museumhavens van Nederland en daarnaast verspreid over het land, veelal als varende woonschip. Particuliere eigenaren kunnen niet of nauwelijks gebruik maken van financiële steun bij onderhoud en restauratie. Deze vaartuigen hebben minder last gehad van de coronamaatregelen, tenzij hun eigenaren door inkomensterugval hun schip moesten verkopen, maar wel van de stopzetting van de scheepshypotheek door de banken, waardoor het moeilijk is geworden om een traditioneel vaartuig te verhandelen of daarin te investeren. Deze vaartuigen hebben te maken met een flinke verduurzamingsopgave, voor hun interieur als woning, voor hun energieopwekking en voor hun voortstuwing. In sommige steden hebben deze vaartuigen te maken met lokaal beleid, dat hen abusievelijk wil scharen onder 'bouwwerken', waardoor zij zouden moeten voldoen aan normen conform de bouwregelgeving. De Woningwet heeft echter door middel van de Wet verduidelijking voorschriften woonboten (2018)¹⁶ een uitzondering op laten nemen voor varende woonschepen, waardoor deze niet hoeven te voldoen aan de bouwregelgeving, omdat dit het historische karakter van de schepen zou aantasten. Voor lokale ambtenaren is deze uitzondering echter moeilijk te beoordelen, want zij moeten dan kunnen inschatten of een schip wel of niet 'bestemd is voor de vaart'. Raadzaam zou zijn om hiervoor een handreiking voor gemeenten op te stellen, waarin dit verhelderd zou kunnen worden. Over deze kwestie is in 2021 uitspraak gedaan door de Rechtbank Amsterdam¹⁷, waartegen hoger beroep is aangetekend; er wordt een uitspraak over verwacht van de Raad van State.

3.2.4 Wanneer doet het probleem zich voor

Het probleem doet zich voor bij alle gelegenheden waarop de eigenaren hun traditionele vaartuigen willen kunnen gebruiken, als passagiersschip, varende woonschip, historisch

¹⁵ <https://open.overheid.nl/repository/ronl-3fa55716-eeed-4d06-a6b1-b310a6c9e0b4/1/pdf/kamerbrief-over-tijdelijke-subsidieregeling-continuïteit-bruine-vloot.pdf>

¹⁶ Wet verduidelijking voorschriften woonboten (2018) - <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stb-2017-32.html> en <https://wetten.overheid.nl/BWBR0039181/2018-01-01>

¹⁷ Uitspraak Rechtbank Amsterdam: UitspraakRbVisser.pdf

recreatievaartuig, museumhavenschap en als deelnemer aan evenementen. *Zie voor nadere toelichting 3.2.4.1: Bouwwerk*

Het probleem wordt manifest bij beleidsmatige en wettelijke ontwikkelingen, zoals regelgeving van ministeries, besluiten van banken en beleidsvorming bij gemeenten. *Zie voor nadere toelichting 3.2.4.2: CvO en Scheepshypotheek*

Het probleem wordt onontkoombaar als een externe factor, zoals een financiële crisis, een gezondheids crisis of een ecologische crisis, de wankelende rechtspositie bijzonder zichtbaar maakt. *Zie voor nadere toelichting 3.2.4.3: Noodhulp, vuilwater, verduurzaming*

Het probleem wordt zichtbaar op die momenten dat bureaus, naar aanleiding van deze aanleidingen, onderzoek doen naar de positie van maritiem erfgoed. *Zie voor nadere toelichting 3.2.4.4: CBRB, MEC, NBTC, BMC, Erfgoedkwartiermakers*

3.2.4.1 Problemen bij het gebruik van traditionele vaartuigen

Bouwwerk - Door een uitspraak van de Raad van State in 2014 zouden woonschepen onder de Woningwet gaan vallen, waardoor zij zouden moeten voldoen aan de normen van de bouwverordening. Dit zou de cultuurhistorische waarde van varende woonschepen aantasten. Dit kon worden voorkomen door een uitzondering te maken voor varende woonschepen via de Wet verduidelijking voorschriften woonboten van 2018. Voor lokale ambtenaren, die veelal onvoldoende kennis hebben van maritiem erfgoed en traditionele vaartuigen, is het toepassen van deze uitzondering echter moeizaam, wat leidt tot het ten onrechte aanmerken van traditionele vaartuigen als bouwwerk. In dat geval moeten deze woonschepen toch voldoen aan bouwregelgeving, die de cultuurhistorische waarde en het uiterlijk van deze vaartuigen aantast. Zie ook voetnoot 17.

3.2.4.2 Problemen bij beleidsmatige en wettelijke ontwikkelingen

CvO-CBB – Grotere traditionele vaartuigen zijn sinds eind 2018 verplicht om een Certificaat van Onderzoek of Communautair Binnenvaartcertificaat voor Binnenschepen te hebben, waartoe zij periodiek geïnspecteerd en gekeurd moeten worden. Dit geldt voor de volgende categorieën schepen:

- Pleziervaartuigen langer dan 20 meter (en/of met een lengte x breedte x diepte van meer dan 100 kubieke meter);
- Passagiersschepen voor vervoer van 12 of meer personen (exclusief bemanning);
- Sleepboten, duwboten of sleepduwboten;
- Veerponten voor bedrijfsmatig vervoer van 12 of meer personen (exclusief bemanning);
- Veerboten;
- Drijvende werktuigen;
- Binnenschepen die gevaarlijke stoffen vervoeren, volgens de Wet vervoer gevaarlijke stoffen, en binnenschepen die bij deze schepen langs zij ligplaats mogen nemen.

Toelichting: Vanaf eind 2018 geldt een nieuwe Europese Richtlijn, die ziet op de veiligheid van vaartuigen. In de Binnenvaartwet van 2009 was een overgangstermijn opgenomen die eindigde op 31-12-2018, waarin vaartuigen gekeurd werden op basis van 'geen klaarblijkelijk gevaar'. Deze overgangstermijn is vooral gebruikt om traditionele vaartuigen te kunnen certificeren. Een certificaatplichtig vaartuig dat nog geen CvO had op 1-1-2019 of dat niet op tijd herkeurd wordt (herkeuring moet bij particuliere schepen elke 7 jaar en bij passagiersschepen elke 5 jaar), kan alleen nog gekeurd worden op basis van nieuwbouw-criteria. Daaraan kunnen traditionele vaartuigen nauwelijks tot niet voldoen. Het niet tijdig kunnen verlengen van het CvO of CBB, dat aanmerkelijke keuringskosten met zich meebrengt, heeft dus ernstige consequenties: een aantal traditionele vaartuigen, die het CvO-CBB om welke reden dan ook niet hebben gehaald, zal nooit meer kunnen varen. Deze dreiging geldt ook voor eigenaren van traditionele vaartuigen van de zeilende beroepsvloot, als zij de kosten voor de periodieke inspectie, technische maatregelen en herkeuring voor het behoud van hun CvO-CBB niet kunnen betalen. Willen zij alsnog een CvO-CBB halen, dan moeten zij voldoen aan keuringseisen die gericht zijn op nieuwbouw schepen, waaraan zij niet kunnen voldoen.

Recent is er met instemming van de Rijksoverheid een begin van een oplossing gevonden voor dat deel van het varend erfgoed dat geen CvO-CBB heeft gehaald of waarvan het CvO-CBB is verlopen. In dat geval kan van de CvO-CBB-eisen worden afgeweken als het vaartuig erkend is als traditioneel vaartuig. Deze mogelijkheid is in 2016 vastgelegd in Europese regelgeving: hoofdstuk 24 van het ES-TRIN (European Standard laying down Technical Requirements for Inland Navigation vessels). Deze erkenning kan sinds september 2021 afgegeven worden door de onafhankelijke en door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat geautoriseerde Stichting Adviesorgaan Traditionele Vaartuigen. Via een definitie van traditionele vaartuigen die in heel Europa geldt, bekijkt de Stichting ATV of het vaartuig de moeite van het behouden waard is. Als deze procedure is afgerond moet het traditionele vaartuig alsnog gekeurd worden voor het CvO-CBB. Het is nog niet helder volgens welke procedure een traditioneel vaartuig dan alsnog voor een CvO-CBB gekeurd kan worden. De overleggen over de normering van die keuring zijn nog gaande.

Scheepshypotheek - In 2017 besloten de laatste twee banken, de ING-bank en de Rabobank, om te stoppen met het aanbieden van scheepshypotheek voor varende woonschepen. Eigenaren of (aspirant)-kopers van een traditioneel vaartuig die daarop willen wonen en daarvoor externe financiering nodig hebben, kunnen sindsdien geen hypotheek meer krijgen, mits zij toezeggen niet meer met hun vaartuig te varen, met uitzondering van een periodieke vaartocht naar de scheepswerf voor onderhoud.

Kopers van een traditioneel vaartuig, die externe financiering nodig hebben voor de aankoop én die kosten moeten maken voor het verlengen van het CvO-CBB óf voor de Stichting ATV-procedure plus de kosten van een CvO-CBB keuring, mogen alsnog van de bank niet met hun traditionele varende vaartuig varen, op één keer per vier jaar een tocht naar de werf na. Nauwelijks varen is niet bevorderlijk voor de instandhouding van een vaartuig en ontnemt kopers doorgaans ook de motivatie om de koop door te zetten en hun traditionele vaartuig in stand te houden.

Eigenaren van een traditioneel vaartuig dat is herbestemd tot varend woonschip en die geïnvesteerd hebben in de instandhouding van hun traditionele vaartuig en in hun CvO-CBB, moeten bij verkoop een koper zien te vinden die geen hypotheek nodig heeft. Deze situatie leidt op termijn tot leegstand, verkoop naar het buitenland en teloorgang van historische varende woonschepen.

3.2.4.3 Externe factoren en crises

De kwetsbaarheid van de traditionele vloot wordt vooral ten tijde van crises duidelijk zichtbaar.

Coronacrisis - Door de coronacrisis is de traditionele vloot, en vooral de zeilende beroepsvaart en de traditionele visserijvloot, in de problemen gekomen. Zij konden niet varen met inachtneming van 1,5 m. ruimte en hadden dus geen omzet. Zij konden niet voldoen aan hun onderhoudsschema en bij sommige vaartuigen liep de verlenging van hun certificaten gevaar. De vloot heeft met de actie om voor Pampus te gaan liggen aandacht gevraagd voor hun situatie en zelfs het wereldnieuws gehaald.

Naar aanleiding van de gevolgen van de coronacrisis en de kwetsbaarheid van de traditionele vloot zijn in 2020-2021 meermalen via Kamervragen en moties¹⁸ over de steunmaatregelen voor de Bruine Vloot en over het uitblijven van branche-specifieke coronasteun voor de Bruine Vloot vragen gesteld aan de staatssecretaris van EZK en aan de minister van OCW om extra steun te verlenen aan de traditionele vaartuigen van de Bruine Vloot. Uiteindelijk, na een jaar lang overleggen, is er een specifieke regeling gekomen, de Tijdelijke Regeling Continuïteit Bruine Vloot, met als doel om 'specifiek historische zeilschepen te behouden voor onze cultuur'. Met deze regeling is gekozen om subsidie te verstrekken aan eigenaren van zeilschepen met een kiellegging van 50 jaar of ouder. Van deze regeling hebben 225 ondernemers gebruik gemaakt.

De minister van EZK heeft over verdere steun aan de traditionele vloot toezeggingen gedaan aan de Kamer. Zij is op 6 juli 2022 via een Kamerbrief (Kamerstuk 26 419, nr. 105) ingegaan op de toezeggingen die zijn gedaan tijdens het Commissiedebat Toerisme op 11 mei 2022 (Kamerstuk 26 419, nr. 97) en de uitvoering van de motie van lid Inge van Dijk e.a. over de Bruine Vloot. De minister zegt daarin toe:

1. "Toezegging aan het lid Inge van Dijk om voor de zomer een gesprek te voeren met de sector, NBTC, de betrokken provincies en gemeenten over de bevindingen en adviezen uit het rapport van BMC en de Kamer te informeren over de uitkomsten van dit gesprek.
2. Motie van het lid Inge van Dijk e.a. over het bouwen aan een inhoudelijke agenda, ondersteuning bij de wens tot erkenning van de vloot als immaterieel erfgoed en ondersteuning bij de investeringsopgave en agenda van de sector."

¹⁸ Zie o.a. de Kamerstukken: Motie Tjeerd de Groot en Rudmer Heerema 31 409, nr. 333, Kamerbrief Zee- en binnenvaart 31 409, nr. 335, Kamerbrief Noodpakket banen en economie 35 420, nr. 509, Kamerstuk 26 419, nr. 97), Motie Inge van Dijk e.a. over de Bruine Vloot 26 419, nr. 101, Kamerbrief Toerisme en Economie 26 419, nr. 105.

De minister refereert in deze Kamerbrief aan het Landelijk overleg Bruine Vloot, dat op uitnodiging van gedeputeerde Van Hijum van Overijssel plaatsvond op 23 juli 2022. Naast vertegenwoordigers van de Zuiderzeeprovincies, gemeente Harlingen en vertegenwoordigers van de ministeries van OCW en EZK waren hierbij aanwezig de BBZ, de FVEN, het NBTC en BMC. Naar aanleiding van dit overleg heeft de sector de Rijksoverheid gevraagd om:

- Ondersteuning bij promotie en marketing;
- Ondersteuning bij het opzetten van een investeringsfonds;
- Ondersteuning bij investeringsopgaves op het gebied van verduurzaming en innovatie;
- Ondersteuning bij het proces te komen tot erkenning van de vloot als immaterieel erfgoed.

Op deze vier onderwerpen hebben de ministeries van EZK en OCW de sector ondersteuning toegezegd. Met de sector is afgesproken om eind 2022 een vervolgesprek te plannen, waarin onder andere wordt ingezoomd op mogelijkheden voor aanpassingen van het bedrijfsmodel.

- Ten aanzien van het vierde onderwerp, de wens van de sector om te komen tot erkenning als immaterieel erfgoed, heeft het ministerie van OCW aangeboden de sector in contact te brengen met het KIEN. Bij immaterieel erfgoed gaat het primair om de 'activiteiten' (cultuuruitingen) van erfgoedgemeenschappen, niet om de bescherming van de vaartuigen zelf. Het KIEN kan de sector ondersteunen in het proces naar opname in de Inventaris Immaterieel Erfgoed Nederland. Ter voorbereiding hierop heeft de FVEN met steun van de Samenwerkende Maritieme Fondsen het rapport *'Historische maritieme cultuur als immaterieel erfgoed; Basisdocument voor aanvraag plaatsing op Inventaris Immaterieel Erfgoed Nederland'* (17-3-2021) laten maken door de Erfgoedkwartiermakers Coöperatie.

Daarnaast vindt in 2021-2022 de evaluatie van de Erfgoedwet plaats. Het ministerie van OCW heeft tijdens het landelijk overleg Bruine Vloot aangegeven graag naar de uitkomsten van het onderzoek naar de mogelijkheden voor juridische bescherming van het maritiem erfgoed in het onderhavige rapport 'Verkenning wettelijke bescherming maritiem erfgoed' te willen kijken en het rapport als input mee te zullen nemen bij de beleidsreactie, volgend op de beleidsdoorlichting erfgoed, waarvan de evaluatie van de Erfgoedwet onderdeel uitmaakt.

Afvalwater - Het lozingsverbod voor afvalwater wordt per 1-1-2025 aangescherpt. Passagiersschepen en hotelschepen vanaf 12 personen mogen dan geen afvalwater meer lozen uit toiletten, douches, keukens, eetruimten, bijkeukens en wasruimten. Nu ligt die grens bij 50 personen. Ook traditionele vaartuigen van voor 2008 moeten vanaf 1-1-2030 bij vernieuwing van hun CvO een vuilwatertank aan boord hebben. Dit betekent dat er een infrastructuur met afgiftepunten moet worden aangelegd langs de vaarwegen voor grotere vaartuigen. Maar het betekent ook dat veel traditionele vaartuigen die met passagiers varen hun interieur en leidingwerk moeten aanpassen en een grote vuilwatertank moeten plaatsen. Dit kan aanzienlijke investeringen betekenen aan werfkosten, arbeidsloon en materiaal. Bovendien kan de plaatsing van een grote vuilwatertank ten koste gaan van de ruimte voor accommodatie en dus het aantal passagiers.

Verduurzaming - Voor 2030 moet de CO₂-emissie van binnenvaart en zeevaart met 40% tot 50% zijn afgenomen en de uitstoot van milieuvervuilende stoffen moet in 2035 met 35% tot 50% zijn afgenomen. In 2050 moeten alle scheepsvootstuwingen (nagenoeg) emissievrij zijn. Dat is in 2019 afgesproken in de Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens door het kabinet Rutte III en is in lijn met het 'Fit for 55-pakket' van de EU. Vanuit de Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens¹⁹ is hiervoor geld beschikbaar gesteld, maar dat is lang niet genoeg om de hele vloot te vergroenen. Naar meer middelen wordt gezocht via het Europees subsidie- en financieringsmechanisme. Zie ook Bijlage B over de verduurzaming van de transportsector.

3.2.5 Waar doet het probleem zich voor

Het probleem van de zwakke rechtspositie en het gebrek aan wettelijke bescherming doet zich voor op alle vaarwateren en in alle havensteden en -dorpen in Nederland. Nagenoeg alle dorpen en steden in Nederland zijn ontstaan aan vaarwater; bijna alle steden en dorpen hebben een haven en vaarwater. Nederland heeft een hoofdvaarwegennet van zo'n 6.000 kilometer en daarnaast nog vele kilometers aan bevaarbare kleinere kanalen, sloten en beken. Nederland heeft een grote hoeveelheid binnenmeren, het IJsselmeer, de Waddenzee, de Westerschelde en Oosterschelde en de Noordzee. Daarmee bestaat de totale oppervlakte van Nederland voor 19% uit water. Nederland telt ruim 40 erfgoedhavens, 25 passantenhavens, Schepencarrouselhavens en tientallen kleine clusters, waar voornamelijk particuliere traditionele vaartuigen liggen, en ruim 30 charterhavens met ligplaatsen voor de zeilende beroepsvaart. In al deze havenplaatsen heeft de problematiek van de traditionele vloot gevolgen voor de ruimtelijke kwaliteit en voor de sociale en economische dynamiek.

3.2.6 Waarom is het een probleem

Nederland is van oudsher een waterland en een transportland. Vervoer van goederen, dieren en mensen ging eeuwenlang voornamelijk over water. Haast alle dorpen en steden zijn ontwikkeld langs vaarwater en zijn voorzien van havens en waterwegen. De scheepvaart heeft gezorgd voor de ontwikkeling en de welvaart van ons land. Ons waterrijke land met al zijn kanalen, sluizen en bruggen en zijn traditionele vloot geniet in binnen- en buitenland veel bewondering. Zonder traditionele vaartuigen en het maritieme ecosysteem gaat de maritieme identiteit van Nederland verloren en wordt de fysieke leefomgeving een stuk minder aantrekkelijk. Dat komt ons land als woon-, werk- en recreatieland niet ten goede.

Zonder wettelijke bescherming en zonder borging in gemeentelijk en provinciaal beleid zal een aanzienlijk deel van de traditionele vloot niet overleven. Een deel zal nooit meer varen en langzaam verloederen, een deel zal naar de sloop gaan, een deel zal verkocht worden

¹⁹ Een Nederlandse invulling van de verduurzamingsopgave is de Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens die in juni 2019 ondertekend werd met daarin afspraken over verduurzaming van de Nederlandse maritieme sector¹⁵. 5 <https://www.rijksoverheid.nl/actueel/nieuws/2019/06/11/sector-en-overheden-slaan-handen-ineen-voor-schone-binnenvaart-en-zeevaart>

naar het buitenland. Door het ontbreken van onderzoek, data en een centrale registratie is deze ontwikkeling niet goed te monitoren, maar dit scenario wordt wel geschetst door onderzoeksbureaus en scheepsmakelaars. De teloorgang gaat sluipenderwijs, schip voor schip.

Andere Europese landen veronderstellen dat juist een maritiem transport- en waterland als Nederland, waar een relatief grote en diverse traditionele vloot bewaard is gebleven en waar veel maritieme evenementen plaatsvinden, haar maritiem erfgoed waardeert en beschermt. Zij zijn verbaasd over het gebrek aan steun, bescherming en waardering van overheidswege voor het maritiem erfgoed in Nederland.

De gestage afname van het aantal varende traditionele vaartuigen is een risico voor de instandhouding van het hele maritieme ecosysteem, inclusief scheepswerven, scheepsrestauratoren, scheepstimmerwerkplaatsen en zeilmakerijen, financiële en technische experts als taxateurs, surveyors, scheepsmakelaars en scheepsverzekeraars, maar ook inclusief de historische havens met hun horecagelegenheden, musea en ambachtelijke winkels. Dit maritieme ecosysteem houdt alleen stand bij een voldoende grote vloot van traditionele en varende vaartuigen.

3.3 Bestaande onderzoeksrapporten en aanbevelingen

Inleiding

De problemen die in de vorige paragraaf geschetst zijn, worden in diverse onderzoeksrapporten benoemd. In onderstaande paragraaf worden deze rapporten kort beschreven, inclusief de aanbevelingen die daarin zijn gedaan. In de Literatuurlijst in de bijlagen zijn deze rapporten opgenomen.

3.3.1 Passagiersvaart: out of the blue; De economische betekenis van de passagiersvaart in Nederland - CBRB

De Erasmus Universiteit Rotterdam heeft in opdracht van het Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart (CBRB) in 2011 onderzoek gedaan naar de passagiersvaart. Het onderzoek brengt de economische betekenis in beeld van de dag-passagiersvaart, riviercruisevaart en chartervaart. Het rapport vindt het opvallend dat er nauwelijks gegevens over de grootte en economische waarde van de passagiersvaart in Nederland bekend zijn, terwijl het een belangrijke toeristische attractie is. Geen enkele organisatie (o.a. ministerie van I&W, CBS, NBTC, BBZ) bleek een betrouwbaar overzicht te kunnen verschaffen van het aantal vaartuigen in deze sector, terwijl kengetallen belangrijk zijn voor effectieve en efficiënte beleidsmaatregelen richting de sector.

Op een totaal van 742 passagiersvaartuigen zijn er 397 vaartuigen die behoren tot de chartervloot. Het onderzoek berekent voor de economische impact de directe economische betekenis, inclusief de achterwaartse, voorwaartse en zijwaartse effecten, ook wel de indirecte economische betekenis genoemd. De totale economische betekenis van de

passagiersvaart is berekend op 332,4 miljoen euro, waarvan de chartervaart goed is voor 88 miljoen euro.

Het rapport constateert: “Het is opvallend om te zien dat de passagiersvaart ongeveer 10% van de omzet van de totale binnenvaart (2,3 miljard euro, CBS) voor haar rekening neemt, terwijl de sector zo weinig aandacht krijgt van beleidsmakers.”

De belangrijkste bevindingen uit dit rapport zijn:

- “1. De kracht van de sector is dat ze zo flexibel is.
2. Een probleem van de sector is dat er weinig productinnovatie plaatsvindt.
3. Het onvermogen zich te verenigen leidt ertoe dat de sector niet optimaal gerepresenteerd kan worden.
4. De weinige contacten met overheden zorgen ervoor dat er veel wetgeving als onnodig wordt beschouwd en dat het soms ook onduidelijk is aan welke regels en wetgeving de passagiersvaart precies moet voldoen.”

3.3.2 Wensen en behoeften van het mobiel erfgoedveld; Een inventarisatie - Berenschot

Berenschot heeft in 2018 in opdracht van het Mobiel Erfgoed Centrum en met steun van het Mondriaan Fonds een inventarisatie gedaan naar de noden en wensen in het mobiel erfgoedveld. Uit de vele interviews die zijn gehouden rijst het algemene beeld van versnippering en gebrek aan professionele inzet. Vergeleken met de museale sector, het onroerende erfgoed en het immateriële erfgoed staat deze sector nog in de kinderschoenen. De sector leunt sterk op vrijwilligers en op zelforganisatie, maar mist daardoor slagkracht.

De belangrijkste behoeften die werden geuit zijn: erkenning, menskracht, lobbykracht, kennisoverdracht, een duurzaam systeem van registratie, beschermingsmaatregelen en zichtbaarheid.

Het rapport stelt de vraag naar de rol van de overheid bij het ondersteunen van de mobiele erfgoedsector.

Het meest node wordt een overheidsvisie gemist op:

- de samenhang tussen registratie, waardering en bescherming, al dan niet via wetgeving.
- de rol van de overheid en haar agentschap, de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed.

Op diverse maatschappelijke en culturele terreinen springt de overheid in om sectoren te ondersteunen, wanneer de sectoren of activiteiten van maatschappelijk belang worden geacht en het duidelijk is dat zelforganisatie tekortschiet. De overheid kan zeven functies subsidiëren of faciliteren:

1. Informatievoorziening
2. Onderzoek en ontwikkeling
3. Beheer en ontsluiting
4. Vertegenwoordiging en promotie
5. Netwerkactivering
6. Beleidsondersteuning
7. Deskundigheidsbevordering

Bij met name de functies 2) onderzoek en ontwikkeling, 6) beleidsondersteuning en 7) deskundigheidsbevordering is in de mobiel erfgoedsector niet voorzien.

In de sectoren monumentenzorg, musea en immaterieel erfgoed is er sprake van structurele financiering en voert de overheid een aantal van deze taken zelf uit. Voor het mobiel erfgoedveld constateert het rapport een lacune. Het rapport geeft een aantal aanbevelingen voor versterking en professionalisering van de mobiel erfgoedsector, maar vindt daarbij structurele financiering een *conditio sine qua non*.

3.3.3 Relaties tussen schip en wal; Verkenning historische maritieme ensembles - Mobiel Erfgoed Centrum

Het Mobiel Erfgoed Centrum heeft in 2019 in opdracht van het de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed van het ministerie van OCW een verkenning gedaan naar historische schepen in ruimtelijke context in het kader van de ontwikkeling van de Omgevingswet. De minister van OCW wilde hiermee de mogelijkheden onder de aandacht brengen van gemeenten om ruimtelijke ensembles op te nemen in gemeentelijke omgevingsplannen. Deze verkenning is een eerste stap naar het opstellen van een handreiking die gemeenten handvatten geeft voor het ontwikkelen van hun historische havengebieden met behoud en gebruik van cultureel erfgoed²⁰.

Het rapport geeft een overzicht van de vele soorten historische maritieme ensembles in Nederland en beschrijft tien praktijkvoorbeelden met adviezen voor gemeenten. Het rapport biedt bouwstenen voor een handreiking voor gemeenten.

Het rapport concludeert dat de mogelijkheden tot het realiseren van ruimtelijke ensembles in omgevingsplannen door de Erfgoedwet en de Omgevingswet zullen verbeteren. Naast het opnemen van maritieme ensembles in omgevingsplannen zijn er nog andere maatregelen die genomen kunnen worden om maritiem erfgoed te borgen en beschermen. De onderstaande paraplu geeft een overzicht hiervan. Deze mogelijkheden kunnen door middel van een op te stellen handreiking onder de aandacht van gemeenten worden gebracht, bijvoorbeeld ter voorbereiding op de invoering van de Omgevingswet.

²⁰ Deze verkenning is ook opgenomen als beleidsdoel in de Erfgoedbalans 2017. Zie Bijlage E. De bedoelde handreiking voor gemeenten is echter nog niet gerealiseerd.



MEC

Handelingsperspectieven behoud Historische Maritieme Ensembles

Het Rijk

Definieer 'Historisch Schip'

Cultuurhistorische waarde
Mobiel Erfgoed
in IBP

Wettelijke grondslag voor
Register Varend Erfgoed Nederland en
Nationaal Register Mobiel Erfgoed

Cultuurhistorische waarde
Mobiel Erfgoed
in NOVI

Ontwikkel landelijk beleid

Ontwikkel beschermende wetgeving & monumentenzorg Varend Erfgoed

Maak handreiking Historische Maritieme Ensembles
voor provincies en gemeenten

Neem informatie over Varend Erfgoed & fysieke leefomgeving
op in Digitaal Stelsel Omgevingswet

Provincies

Gemeenten

Eigenaren & Behoudsorganisaties

Provinciale omgevingsvisie	Omgevingsvisie Omgevingsverordening Omgevingsplan	Zorg dat informatie beschikbaar is voor Digitaal Stelsel Omgevingswet
Cultuurhistorische waardenkaart Aanwijzen Historische Maritieme Ensembles Provinciaal 'monument' /beschermd cultuurogoed Provinciale subsidie Provinciale compensatie	Cultuurhistorische waardenkaart Gemeentelijk 'monument' /beschermd cultuurogoed Gemeentelijke subsidie Gemeentelijke compensatie	Ontwikkel heldere criteria voor Register Varend Erfgoed Nederland
Regionale Toonbeelden Inventarisatie Varend Erfgoed en Historische Maritieme Ensembles Karakteristieken van provincie	Lokale Toonbeelden Inventarisatie Varend Erfgoed en Historische Maritieme Ensembles Karakteristieken van gemeente	Help overheden bij Toonbeelden Help overheden bij inventarisaties
Betrek stakeholders in Platform Maritieme Erfgoed	Dorpscanon Betrek stakeholders Welstandscriteria Biografie & agenda Cultuurhistorische paragraaf in Bestemmingsplan/Omgevingsplan	Wees in beeld bij overheden Wees op de hoogte van overheden, contactpersonen en beleid

3.3.4 Voordracht 'Historische maritieme cultuur' voor Inventaris Immaterieel Erfgoed Nederland - Erfgoedkwartiermakers

De Erfgoedkwartiermakers Coöperatie heeft in 2021 in opdracht van de FVEN en met een bijdrage uit het coronasteunfonds van de Samenwerkende Maritieme Fondsen het immaterieel maritiem erfgoed in beeld gebracht²¹. Daarmee kan de FVEN met haar partners een voordracht voorbereiden voor de plaatsing van de historische maritieme cultuur op de Inventaris Immaterieel Erfgoed Nederland. Het Kenniscentrum Immaterieel Erfgoed Nederland (KIEN) reikt de maritieme erfgoedgemeenschap informatie en tools aan voor het opstellen van een noodzakelijk erfgoedborgingsplan.

Het stuurwiel toont in 8 spaken de 8 onderdelen van de maritieme erfgoedgemeenschap:



De sector maritiem erfgoed wil met het plaatsen van de historische maritieme cultuur op de Inventaris Immaterieel Erfgoed Nederland de erkenning van het maritiem erfgoed vergroten. Het Kenniscentrum Immaterieel Erfgoed Nederland (KIEN), dat de uitvoering van het UNESCO Verdrag inzake Bescherming van het Immaterieel Cultureel Erfgoed in Nederland coördineert, kan de sector na opname ondersteunen op het gebied van kennisontwikkeling, behoud en promotie. Een kerngroep van FVEN en BBZ is het proces van aanmelding en opname gestart. Het ministerie van OCW heeft hierbij ondersteuning aangeboden, zoals ook bevestigd is in de Kamerbrief van 6 juli 2022.

3.3.5 Plan van aanpak Nederlands varende erfgoed - NBTC

Het NBTC heeft in 2021 in opdracht van het Bestuurlijk overleg Bruine Vloot een plan van aanpak opgesteld voor het Nederlands varende erfgoed. De zwakke positie van de chartervloot heeft ook geleid tot bezorgdheid bij provincie- en gemeentebestuurders rond de Zuiderzee. De Zuiderzeeprovincies Overijssel, Gelderland, Flevoland, Friesland en Utrecht, de Vereniging van Zuiderzeegemeenten, Vereniging van Waddengemeenten, BBZ en

²¹ Zie 210317 Rapport Historisch maritieme cultuur als immaterieel erfgoed

Gastvrije Randmeren, verenigd in het Bestuurlijk overleg Bruine Vloot, hebben het NBTC gevraagd om te helpen een plan van aanpak voor de sector te ontwikkelen, omdat toerisme en recreatie aan deze opgave kan bijdragen. Het NBTC richt zich met dit plan van aanpak op de zeilende beroepsvaart en op de zeilende traditionele visserijvloot, allereerst in het Zuiderzee-gebied. Daarna is uitbreiding naar andere regio's gewenst.

De volgende ambitie is gezamenlijk geformuleerd:

“Het Nederlands varende erfgoed is in 2030 een unieke, authentieke en bloeiende sector, geliefd in Nederland en daarbuiten, waar door samenwerken, investeren en lokale verbinding de prachtige vloot voor toekomstige generaties behouden blijft.”

De doelstelling van het traject Nederlands varende erfgoed is:

De sector van het Nederlands varende erfgoed duurzaam ontwikkelen en versterken zodat dit cultureel erfgoed voor de langere termijn behouden blijft.

Het NBTC werkt vervolgens een integraal plan uit dat insteekt op de volgende stappen: gezamenlijke positionering, bestemmingsontwikkeling en marketing. Daarna volgt een advies over aanbodontwikkeling, het creëren van content, een huisstijl en een gezamenlijk informatieplatform.

Het plan van aanpak geeft verder de volgende adviezen:

- Zet in op stevige en slimme samenwerking; dat helpt enorm bij het bereiken van de geformuleerde ambitie;
- Zorg voor regulier onderzoek naar de kerninformatie; de juiste data zijn belangrijk om beleid op te baseren;
- Speel in op de trends in toerisme en recreatie: duurzaam toerisme, authenticiteit, ontstressen en onthaasten, individuele markt, experience economy, comfort, digitale mogelijkheden en uitbreiden doelgroep voor groepsreizen.

De volgende drie ambities liggen volgens dit plan nog in het verschiet:

- Varende erfgoed als nationaal icoon;
- Nederlands varende erfgoed en de UNESCO Werelderfgoed status²²;
- Geografische spreiding: ook de Zeeuwse en Zuid-Hollandse vloot meenemen.

3.3.6 De investeringsagenda van de zeilende beroepsvaart en hoe deze te financieren - BMC

BMC heeft in 2022 in opdracht van Stichting REDDEVLOOT, met subsidie van de provincies Overijssel, Friesland, Flevoland en Utrecht, onderzoek gedaan naar de financiële situatie, de huidige en toekomstige opgaven en de investeringsmogelijkheden van de zeilende beroepsvaart.

Het rapport schetst dat Nederland een unieke, iconische vloot heeft van historische, zeilende schepen, die de basis gelegd heeft van onze economische ontwikkeling. Het totale bestand betreft enkele duizenden schepen. *“Deze vloot is wereldwijd uniek; nergens ter*

²² Een voorwaarde voor het verkrijgen van de UNESCO-werelderfgoedstatus is dat de wettelijke bescherming in het land dat de status aanvraagt goed geregeld is.

wereld is een dergelijke grote groep historische schepen zo bepalend voor het beeld van havens en wateren als in Nederland. Het is voor ons vanzelfsprekend dat ze er zijn.”

Het rapport schetst ook de kwetsbaarheid van de vloot. De uitkomsten van dit rapport zijn niet rooskleurig. Het beroepsmatig zeilende deel van de traditionele vloot, heeft niet alleen te leiden gehad van de coronacrisis, maar krijgt op afzienbare termijn ook te maken met drie andere kostbare opgaven: verduurzaming van inrichting en voortstuwing, milieuvriendelijke afvalwaterverwerking en vernieuwing van vlak en kimmén. Deze uitdagingen gelden ook voor de traditionele motorpassagiersvaart en ook voor de particuliere eigenaren van traditionele vaartuigen.

Naast deze externe opgaven schetst het BMC-rapport in zijn probleemanalyse ook een aantal zwakke kanten van de sector zelf. De verhouding tussen kosten en opbrengsten maakt dat de eigenaren er doorgaans financieel niet goed voorstaan en weinig reserves hebben. De sector is verdeeld, in zichzelf gekeerd en toont weinig ondernemerschap en is te veel gericht op individuele belangen. De financiële slagkracht ontbreekt om de drie uitdagingen ‘verduurzaming, afvalwaterverwerking en refit romp’ aan te kunnen.

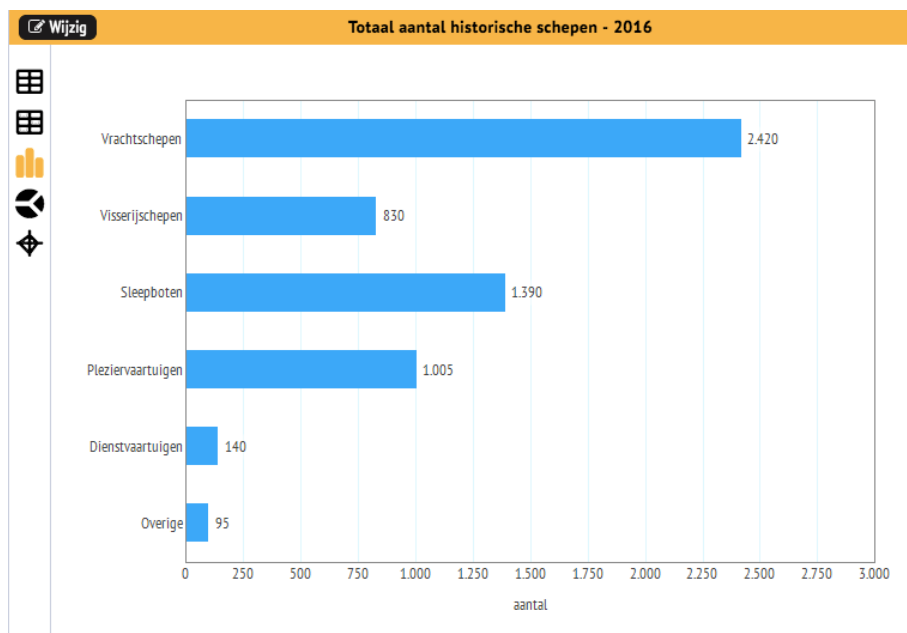
BMC ziet hiervoor twee oplossingsrichtingen: er moeten alternatieve financieringsbronnen komen en er moet worden gewerkt aan het ondernemerschap van de schippers. BMC ziet kansen in sectorbrede financiering in het kader van erfgoedbescherming. Dit werkte ook voor de specifieke corona-steun en is de voornaamste stimulans voor toekomstbestendig maatschappelijk draagvlak. Daarnaast pleit BMC voor het instellen van een kredietunie.

3.3.7 Over onderzoek, data en monitoring

Bijzonder is dat de chartervloot weinig zichtbaar is in rapporten en monitors van de rijksoverheid of die in opdracht van de rijksoverheid worden gemaakt. Zo staat de chartervloot niet genoemd in ‘De Nederlandse Maritieme Cluster, Monitor 2020’, gemaakt door Nederland Maritiem Land en Ecorys in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

Ook in de Erfgoedmonitor en de Erfgoedbalans²³, die periodiek door de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed worden opgesteld, komt de chartervloot niet voor. De Erfgoedbalans wordt elke vijf jaar op basis van de data in de Erfgoedmonitor opgesteld door de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed en geldt als de basis voor het erfgoedbeleid van de rijksoverheid.

²³ Zie in Bijlage E de passage uit de recentste Erfgoedbalans 2017 over Mobiel erfgoed, waaronder de RCE ook maritiem erfgoed laat vallen. De Erfgoedbalans, die uitgaat van de data in de Erfgoedmonitor, is de basis voor het rijksbeleid over erfgoed.



Bron: RCE, Erfgoedmonitor 2016 (recentste versie)

Als er geen of onvoldoende data bekend zijn over de aantallen en de ontwikkelingen in het maritiem erfgoed en als de traditionele vaartuigen van de chartervloot, de historische visserijvloot en de hospitality-vloot niet opgenomen worden in rapporten en monitors, is het lastig om passende beleidsmaatregelen te ontwikkelen voor deze vaartuigen.

Door onvolledige registratie en een tekort aan data en onderzoek is bovendien niet goed duidelijk wat de gevolgen zijn van maatregelen voor de traditionele vloot, zoals bijvoorbeeld de invoering van het CvO-CBB en de afschaffing van de scheepshypotheek, en hoeveel traditionele vaartuigen hiervan hinder ondervinden of zelfs verloren gaan.

Hoofdstuk 4. Erfgoedbeleid in Nederland en Europa

Inleiding

De overheid beschermt cultureel erfgoed door middel van wetgeving. Europese en mondiale verdragen vormen vaak de basis voor nationale wetgeving. Die vormt vervolgens weer de basis van het beleid van provincies en gemeenten.

Dit hoofdstuk geeft allereerst een overzicht van Europese en mondiale verdragen.

Daarna volgt een aantal voorbeelden van de toepassing van verdragen in nationale wetgeving ten behoeve van traditionele vaartuigen in diverse Europese landen.

Tenslotte volgt een schets van de ontwikkeling van wetgeving die in Nederland van toepassing is of wordt op traditionele vaartuigen en historische maritieme ensembles, met de nadruk op de Erfgoedwet en de Omgevingswet.

4.1 Erfgoedbeleid in Europa en mondiaal

4.1.1 Internationale verdragen stimuleren nationaal erfgoedbeleid

In Europese context en mondiaal wordt gestreefd naar de instandhouding van erfgoed door middel van verdragen, resoluties en aanbevelingen. De belangrijkste verdragen zijn afgesloten binnen de UNESCO (United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization) van de Verenigde Naties, de Raad van Europa, de internationale organisatie van 46 Europese landen, die ruim 220 verdragen en 100 conventies sloot, op het gebied van mensenrechten, diplomatie, politiek en rechtsstatelijkheid, maar ook op sociaal, economisch en cultureel gebied en de Europese Raad, die de algemene politieke beleidslijnen en prioriteiten van de Europese Unie met 27 lidstaten bepaalt.

De verdragen van de UNESCO, de Raad van Europa en de Europese Raad van de EU hebben invloed op de wijze waarop erfgoed in verschillende Europese bestuurslagen wordt geagendeerd. Ook Nederland heeft diverse Europese verdragen ondertekend en geratificeerd die tot doel hebben cultureel erfgoed in stand te houden.

4.1.2 UNESCO-verdragen

- Het **Verdrag inzake de bescherming van culturele goederen in geval van een gewapend conflict**, ook wel de **Haagse conventie** genoemd, biedt een protocol voor het respecteren van cultuurgoederen ook in tijden van oorlogen en interne conflicten. Dit verdrag is direct bij opstelling in 1954 door Nederland ondertekend en geratificeerd. Hetzelfde geldt voor het tweede protocol van 1999, dat een aanvulling en uitbreiding vormt op het eerste. Zie [First Protocol](#) en [Second Protocol](#).

- In 1992 is Nederland toegetreden tot de **Werelderfgoed Conventie** van 1972. Dit betekent dat Nederland cultureel erfgoed van universele betekenis voor de geschiedenis van de mensheid zal voordragen voor plaatsing op de Lijst van het Werelderfgoed van UNESCO. Het Koninkrijksdeel Aruba trad in 1993 toe. Zie [Convention concerning the Protection of the World Cultural and Natural Heritage](#).
- Het **UNESCO-verdrag ter voorkoming van illegale handel in cultuureigendommen** van 1970 is door Nederland in 2009 ondertekend. Dit verdrag wil de illegale invoer, uitvoer en eigendomsoverdracht van cultuurgoederen tegengaan. Cultuurgoederen die van belang zijn voor de nationale cultuur mogen niet zomaar worden uitgevoerd. De landen die het verdrag ondertekend hebben, kunnen illegaal ingevoerde cultuurgoederen bij elkaar terugvorderen. Zie [Convention on the Means of Prohibiting and Preventing the Illicit Import, Export and Transfer of Ownership of Cultural Property](#).
- In 2009 heeft Nederland het **UNESCO-verdrag ter bescherming en bevordering van diversiteit van cultuuruitingen** van 2005 geratificeerd. Het verdrag benadrukt het recht van landen om een eigen cultuurbeleid te vormen. Zie [Convention on the Protection and Promotion of the Diversity of Cultural Expressions](#).
- Nederland heeft in 2012 de **UNESCO-conventie voor het behoud van immaterieel erfgoed** geratificeerd. Immaterieel erfgoed betreft rituelen, tradities, bijzondere kennis en vaardigheden, die mensen of groepen erkennen als erfgoed. Nederland werkt aan een nationale inventaris van immaterieel erfgoed. Zie [Convention for the Safeguarding of the Intangible Cultural Heritage](#).
- Nederland was voornemens om in 2021 de **UNESCO-conventie voor de bescherming van onderwatererfgoed van 2001** te ondertekenen en ratificeren. Daarin staan regels voor omgaan met erfgoed onder water, waaronder voornamelijk wrakken vallen. Zie [Convention on the Protection of the Underwater Cultural Heritage](#).

4.1.3 Raad van Europa

4.1.3.1 Verdragen van de Raad van Europa

- A. De **Europese Culturele Conventie** van 1954 vormt het kader voor de Europese samenwerking op het gebied van cultuur en erfgoed. De conventie bevat ook artikelen over de instandhouding van gemeenschappelijk (Europees) erfgoed. Door Nederland geratificeerd in 1956. Zie <https://wetten.overheid.nl/BWBV0005098/1956-02-08>.
- A. Het **Verdrag van Granada** van 1985 is een aanvulling op en uitwerking van de Europese Culturele Conventie en van de Werelderfgoed Conventie van UNESCO. Het geeft een bredere definitie van erfgoed, dat nu ook van toepassing is op bijvoorbeeld industrieel erfgoed, cultuurlandschappen, ensembles en roerend erfgoed. Het verdrag bevat bepalingen aangaande inventarisatie, documentatie, bescherming en

restauratie. De ruimtelijke ordening doet hier zijn intrede als middel tot instandhouding. Daarnaast wordt het erfgoed ook als economische factor beschouwd. Door Nederland geratificeerd in 1994.

- In 1994 is Nederland toegetreden tot het [Verdrag van Granada](#), waarin staat de bescherming van het architectonische erfgoed een essentieel doel is van de ruimtelijke ordening: niet alleen bij de planologische uitwerking, maar ook het vormgeven aan ontwikkelingen. De uitwerking van dit Verdrag lijkt echter pas door de beleidsbrief Modernisering Monumentenzorg van 2009 vorm te krijgen <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stb-2011-339.pdf>.
 - Het brede erfgoedbegrip uit het Verdrag van Granada is het uitgangspunt geweest van de Omgevingswet.
- Het **Verdrag van Malta** van 1992 beoogt behoud en bescherming van het archeologisch erfgoed als bron van Europa's collectieve geheugen en zet daarbij de ruimtelijke ordening in als beheerinstrument. De Nederlandse wetgeving is aangepast op het Verdrag van Malta. Door Nederland geratificeerd in 2007.
 - Dit verdrag wordt ook wel Conventie van Valletta genoemd. Het Verdrag beoogt het cultureel erfgoed dat zich in de bodem bevindt beter te beschermen. In 1992 ondertekende Nederland het '[Verdrag van Malta](#)' van de Raad voor Europa. In het verdrag is de omgang met het Europees archeologisch erfgoed geregeld. Dit heeft zijn doorwerking gekregen in de Monumentenwet 1988 en de Erfgoedwet 2016. De essentie is dat voorafgaand aan de uitvoering van plannen onderzoek moet worden gedaan naar de aanwezigheid van archeologische waarden en daar in de ontwikkeling van plannen zoveel mogelijk rekening mee te houden.
 - NB Nederland heeft in de Erfgoedwet 2016 opgenomen dat maritiem archeologisch erfgoed zich in maar ook op de bodem kan bevinden.
- A. Het **Europese Landschapsverdrag** (Florence 2000) streeft naar bescherming van het natuurlijke, rurale en urbane landschap vanwege zijn identiteitsbepalende betekenis. Het omvat zowel land als water. Door Nederland geratificeerd in 2005.
- De Europese Landschapsconventie (Verdrag van Florence, 2000) is een verdrag waarin in het thema landschap integraal behandeld wordt. Belangrijke doelen van dit verdrag zijn bescherming, beheer en inrichting van landschappen en het organiseren van Europese samenwerking op dit gebied. In Nederland is dit uitgewerkt in het Landschapsmanifest. Stichting Landschapsmanifest bestaat uit 48 maatschappelijke organisaties die samen vinden dat het thema landschap hoger op de agenda moet komen. Dit is de link naar de website van het [Landschapsmanifest](#).
- A. Het **Verdrag van Faro** van 2005 plaatst het erfgoed in een maatschappelijke context en als onderdeel van een ontwikkelings- of transformatieproces. Het verdrag is door Nederland (nog) niet getekend, noch geratificeerd, maar de minister van OCW werkt aan een voorstel hiertoe. Zie <https://www.cultureelerfgoed.nl/onderwerpen/erfgoedparticipatie-faro/documenten/publicaties/2021/01/01/verdrag-van-faro---nederlands>.

- Het Verdrag van Faro is één van de twee pijlers van het *FIM-Visiedocument “Erfgoed in transitie”*, naast de Universele Verklaring van de Rechten van de Mens <https://mensenrechten.nl/nl/universele-verklaring-van-de-rechten-van-de-mens>.
- De Nederlandse overheid (OCW en BZK) onderzoekt nu hoe Nederland het Verdrag van Faro zou kunnen implementeren. De RCE bereidt een Faro-uitvoeringsprogramma voor.

4.1.3.2 Conclusie van de Raad van Europa

- A. **Conclusie over erfgoed als strategische hulpbron** - Voor het eerst in de geschiedenis neemt de Raad van Europa op 21 mei 2014 een Conclusie aan over cultureel erfgoed als strategische hulpbron voor een duurzaam Europa. Deze Conclusie hanteert een holistische beleidsbenadering van de Europese Unie over erfgoed – gebouwd, immaterieel en digitaal – en erkent erfgoed daarmee als een niet-hernieuwbare bron en een belangrijk pluspunt voor de Europese samenwerking. Zie <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/?uri=CELEX%3A52014XG0614%2808%29>.

4.1.3.3 Resoluties van de Raad van Europa

Internationale resoluties betreffen de omgang met erfgoed. Het zijn richtlijnen voor de beroepsuitoefening. Zij hebben geen wettelijke basis, maar dienen als referentie voor het eigen handelen.

- A. **Resolutie over integrale benadering van erfgoed** - Het Europees Parlement heeft op 8 september 2015 Resolutie 2014/2149 INI aangenomen “Naar een integrale benadering van erfgoed voor Europa”. Het Europees Parlement stelt daarin dat het van het allergrootste belang is om alle beschikbare middelen in te zetten om cultureel erfgoed te steunen, verbeteren en te promoten, op basis van een integrale benadering, waarbij de culturele, economische, sociale, historische, educatieve, milieukundige en wetenschappelijke aspecten worden meegenomen. Het Europees Parlement erkent daarbij in zijn politieke benadering dat erfgoed – onroerend en roerend, materieel en immaterieel – een niet-hernieuwbare hulpbron is waarvan de authenticiteit moet worden beschermd. Zie https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-8-2019-0156_NL.html.
- A. De **Verklaring van Namen** van 2015 waarin de Europese ministers van Cultuur pleiten voor een Europese erfgoedstrategie. [Namur Declaration](#)
- A. In de **Davos Declaration on Baukultur** van 2018 staat het belang van kwaliteit in bouwcultuur voor de Europese samenlevingen centraal. [Davos Declaration 2018](#)

4.1.3.4 Aanbevelingen van de Raad van Europa

- **Aanbeveling Nr. 1486 (2000) over “Maritiem cultureel erfgoed”**

De Parlementaire Vergadering van de Raad van Europa heeft in 2000 Aanbeveling Nr. 1486 over “Maritiem en rivier-gebonden cultureel erfgoed” aangenomen. Daarin roept de Raad van Europa de lidstaten op om behoud, gebruik, educatie, plezier in en veilige bediening van historische schepen te stimuleren. De volgende adviezen uit de Aanbeveling betreffen expliciet het operationele maritieme erfgoed.

De Vergadering beveelt de Ministerraad aan om:

13.13 - de restauratie en het behoud van historische binnenvaarwegen en watergebonden locaties aan te moedigen, voor zover mogelijk, voor publieke toegankelijkheid, beleefbaarheid en commercieel gebruik;

13.14 - steun en samenwerking aan te moedigen bij het vastleggen van de originele werking van installaties in maritieme en binnenvaartmusea in de vorm van tentoongestelde voorwerpen, foto's, video's en geluidsopnamen, documenten, elektronische weergave, interactieve of levende presentaties;

13.15 – publieke en private organisaties en vrijwilligersorganisaties te steunen en aan te moedigen die historische vaartuigen, of replica's, in werkende staat te behouden;

13.16 – de presentatie en het gebruik van deze vaartuigen aan te moedigen voor de educatie en het plezier van het algemene publiek;

13.17 – de verdere ontwikkeling aan te moedigen van een systeem van wederkerige acceptatie door de maritieme autoriteiten van lidstaten van standaarden voor veilige bediening van traditionele vaartuigen in Europese wateren.

Deze Aanbeveling van de Parlementaire Vergadering van de Raad van Europa in 2000 betekende voor het eerst de erkenning op politiek niveau dat het behoud en gebruik van historische vaartuigen een breed publiek belang dient.

4.1.4 Europese Raad

4.1.4.1 Mededelingen van de Europese Raad

- Een **geïntegreerd maritiem beleid voor de Europese Unie** – In 2007 hebben de staatshoofden en regeringsleiders van de EU positief gereageerd op de voorstellen van de Commissie Het Europees Parlement voor een geïntegreerd maritiem beleid voor de Europese Unie. Zie

<https://www.europarl.europa.eu/factsheets/nl/sheet/121/het-geintegreerd-maritiem-beleid-van-de-europese-unie>.

- Eén van de voorstellen is:

Vergroten van de zichtbaarheid van het maritieme Europa

Het ontwikkelingsproces van het maritieme beleid van de EU heeft er, aldus de belanghebbende partijen, toe bijgedragen dat het publiek zich inmiddels bewuster is van de waarde van de maritieme economie en het maritieme erfgoed, en creëert huns inziens een gevoel van een gemeenschappelijk streven en gemeenschappelijke identiteit bij de belanghebbende partijen.

Een geïntegreerd maritiem beleid moet proberen de zichtbaarheid van het maritieme Europa te vergroten en het imago van de maritieme activiteiten en van het beroep van zeevarende te verbeteren.

Een ander belangrijk aandachtspunt voor het beleid is het promoten van het Europese maritieme erfgoed, door steun te verlenen voor maritieme gemeenschappen, waaronder havensteden en traditionele vissersgemeenschappen, en voor de daarbij horende artefacten en traditionele vaardigheden, en onderlinge banden te bevorderen die de bekendheid en zichtbaarheid van deze gemeenschappen vergroten.

- De Commissie zal:
 - een Europese zeeatlas publiceren, niet alleen voor pedagogische doeleinden, maar ook als illustratie van ons gemeenschappelijke maritieme erfgoed;
 - voorstellen om vanaf 2008 jaarlijks de Dag van de zee te vieren om de zichtbaarheid van maritieme aangelegenheden te vergroten en contacten te bevorderen tussen organisaties op het gebied van maritiem erfgoed, musea en aquaria.

4.2 Maritiem erfgoedbeleid in Europa

Diverse landen in Europa kennen wettelijke bescherming voor traditionele vaartuigen en/of een expliciet varend erfgoedbeleid. Voorbeelden zijn:

- **België** – De Vlaamse overheid kent sinds 2002 het Varenderfgoeddecreet en sinds 2015 het Varenderfgoedbesluit. De Vlaamse overheid heeft via het Agentschap Onroerend Erfgoed (vergelijkbaar met de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE) in Nederland) een Inventaris van Varend Erfgoed opgemaakt. Er zijn drie statuten met verschillende juridische gevolgen: geïnventariseerd varend erfgoed, vastgesteld varend erfgoed en beschermd varend erfgoed.
 - Het geïnventariseerd varend erfgoed is door de overheid wetenschappelijk geïnventariseerd en gedocumenteerd.
 - Het vastgesteld varend erfgoed kent via lokale overheden en verenigingen bepaalde voordelen.
 - Het beschermd varend erfgoed kent juridische gevolgen om het behoud ervan te garanderen, waaronder financiële ondersteuning en vrijstellingen.– De Vlaamse overheid heeft de Monumentenwacht, zoals we die ook in Nederland kennen voor de gebouwde monumenten, uitgebreid voor het varend erfgoed. Op die manier worden eigenaar concreet en individueel gesteund in het behoud en de restauratie van hun schip.
- **Duitsland** – De Duitse deelstaten kunnen historische schepen, ‘Traditionsschiffe’, aanwijzen en plaatsen op “Liste der beweglichen Denkmäler”. Daarmee kunnen zij ondersteuning voor onderhoud aanvragen bij fondsen. De Duitse overheid ondersteunt actief de opleiding van ambachtslieden. Schepen die op de lijst van

“beweglichen Denkmäler” staan vallen onder “Denkmalschutz”. Dat betekent onder andere dat zij onderhouden en zo nodig gerestaureerd moeten worden door mensen met een erkende vakopleiding.

- **Scandinavië** – Ook in Scandinavië kunnen schepen aangewezen worden als rijksmonument. In **Noorwegen** bijvoorbeeld is het Directoraat voor cultureel erfgoed (Riksantikvaren) aangewezen om diverse soorten erfgoed te behouden, waaronder speciaal genoemd schepen. Dit gaat onder meer door subsidiëring van de organisatie KYSTEN (de Kust), die de kustcultuur en scheepvaart behoudt en drie scheepsrestauratie-centra in Hardanger, Bredalsholmen en Gratangen.
- **Frankrijk** - In Frankrijk zijn er BIP (Bateaux d'Intérêt Patrimonial) <https://www.patrimoine-maritime-fluvial.org/navires-du-patrimoine/demande-de-labellisation/> die financiële en fiscale voordelen hebben (enkele honderden) en bovendien zijn er 140 schepen als monument aangewezen, de zogenaamde NUC's. Bij historische schepen mogen die tot 120 passagiers meenemen. <https://www.mer.gouv.fr/la-reglementation-des-navires-de-plaisance-professionnelle-en-mer>
- **Spanje** - In Spanje is recent wetgeving ontwikkeld voor de bescherming van maritiem erfgoed, geënt op Aanbeveling 1486 van de Raad van Europa en het Barcelona Charter van de European Maritime Heritage. Op initiatief van de Spaanse maritieme musea en de Spaanse behoudsorganisaties van traditionele vaartuigen ondersteunt de Spaanse overheid nu de registratie van alle traditionele vaartuigen en een systeem voor financiële ondersteuning voor de instandhouding van deze vaartuigen.
- **Elders in Europa** - De koepelorganisatie European Maritime Heritage (EMH) inventariseert hoe de landen in Europa omgaan met de aanwijzing van schepen als monument en met het bevorderen van behoud en onderhoud. De resultaten worden eind 2022 verwacht. De EMH en de UNESCO zijn voornemens om in 2022/3 een conferentie te organiseren over de mogelijkheden tot wettelijke bescherming van traditionele vaartuigen en maritieme ensembles.

4.3 Erfgoedbeleid en maritiem erfgoed in Nederland

Inleiding

De landelijke overheid beschermt cultureel erfgoed door middel van wetgeving. Deze paragraaf beschrijft de ontwikkeling van wetgeving die van toepassing is, of binnen afzienbare tijd wordt, op cultureel erfgoed en zoomt met name in op de positie van traditionele vaartuigen en historische maritieme ensembles, en legt daarbij de nadruk op de Erfgoedwet en de Omgevingswet.

4.3.1 Erfgoedwet

De Nederlandse overheid kent sinds 1961 een wettelijke borging van het erfgoedbeleid, door middel van de Monumentenwet 1961, de geactualiseerde Monumentenwet 1988 en de Erfgoedwet 2016. De Nederlandse overheid vond en vindt het van belang om de erfgoedzorg door middel van een wettelijke borging een stevige basis te geven. Dit erfgoedbeleid betreft *“vervaardigde zaken welke van algemeen belang zijn wegens hun schoonheid, hun betekenis voor de wetenschap of hun cultuurhistorische waarde”²⁴*.

De Erfgoedwet is vanaf 1 juli 2016 van kracht. Deze wet voegde zes bestaande wetten samen, waaronder de Monumentenwet 1988 en de Wet tot Behoud van Cultuurbezit 1985, en regelt de bescherming van archeologie op het land en onder water, museale objecten, musea en monumenten. De Erfgoedwet bundelt bestaande wet- en regelgeving voor behoud en beheer van het cultureel erfgoed in Nederland. In de wet zijn de bescherming, subsidiebepalingen en instandhoudingsplicht van rijksmonumenten geregeld. In de Erfgoedwet staat wat cultureel erfgoed is, hoe de overheid daarmee omgaat, wie daarin welke verantwoordelijkheden heeft en wie daarop toezicht houdt. Hieronder wordt nader ingegaan op aspecten van de Erfgoedwet, die met name van belang zijn voor traditionele vaartuigen en historische maritieme ensembles.

- **Verdeling erfgoed over Erfgoedwet en Omgevingswet**

Een deel van de Monumentenwet 1988 is opgegaan in de Erfgoedwet, een ander gedeelte zal opgaan in de Omgevingswet. De Omgevingswet is één integrale wet, waarin 26 bestaande wetten op het gebied van de fysieke leefomgeving samengevoegd worden. De kern van de Omgevingswet is de kwaliteit van de fysieke leefomgeving, waarvan cultureel erfgoed een onderdeel is. Hierbij wordt wel als vuistregel gehanteerd: *duiding* van het erfgoed staat in de Erfgoedwet, de *omgang* met het erfgoed in de Omgevingswet.

- **Definitie cultureel erfgoed**

De Erfgoedwet hanteert de volgende definitie van cultureel erfgoed (Hoofdstuk 1, art. 1.1): *“Cultureel erfgoed: uit het verleden geërfde materiële en immateriële bronnen, in de loop van de tijd tot stand gebracht door de mens of ontstaan uit de wisselwerking tussen mens en omgeving, die mensen, onafhankelijk van het bezit ervan, identificeren als een weerspiegeling en uitdrukking van zich voortdurend ontwikkelende waarden, overtuigingen, kennis en tradities, en die aan hen en toekomstige generaties een referentiekader bieden”*. Deze brede definitie is ontleend aan de Faro Conventie, de kaderconventie van de Raad van Europa over de waarde van erfgoed voor de samenleving (2005).

- **Rijksmonumenten²⁵**

De minister van OCW is volgens de Erfgoedwet bevoegd tot het aanwijzen van monumenten en archeologische monumenten. De Erfgoedwet definieert een ‘monument’ als een “onroerende zaak die deel uitmaakt van cultureel erfgoed” en een ‘archeologisch monument’ als een “terrein dat deel uitmaakt van cultureel erfgoed vanwege de daar aanwezige overblijfselen, voorwerpen of andere sporen van menselijke aanwezigheid in het verleden, met inbegrip van die overblijfselen, voorwerpen en sporen”. Hieruit volgt dat volgens de Erfgoedwet een vaartuig of ander mobiel erfgoed niet kan worden aangewezen

²⁴ Deze zin staat in de Erfgoedwet en zinnen van gelijke strekking stonden ook in de Monumentenwet 1988 en 1961.

²⁵ Zie voor een uitgebreidere toelichting op de aanwijzing van en omgang met monumenten Bijlage F.

als rijksmonument. De criteria voor het aanwijzen van rijksmonumenten zijn dezelfde als die in de Monumentenwet uit 1988. Rijksmonumenten worden opgenomen in het rijksmonumentenregister. De cultuurhistorische waarde van rijksmonumenten wordt beschreven in de redengevende omschrijving.

- **Wabo/Omgevingsvergunning/Omgevingswet**

Eigenaren van een rijksmonument hebben een omgevingsvergunning nodig voor het veranderen van een rijksmonument of een bouwwerk binnen een beschermd gezicht. Voorbeelden van veranderingen waarvoor een omgevingsvergunning nodig is, zijn: wijzigen van het monument, bouwplannen, sloopplannen, grondverzet en afwijken van het bestemmingsplan.

- **Beschermde gezichten²⁶**

Verschillende onderdelen van de Monumentenwet 1988 met betrekking tot de fysieke leefomgeving worden opgenomen in de Omgevingswet. De aanwijzing van ruimtelijk cultureel erfgoed, zoals beschermde stads- en dorpsgezichten en cultuurlandschappen, en de omgang met cultureel erfgoed in de fysieke leefomgeving, komen in de Omgevingswet terecht en zijn dus niet in de Erfgoedwet geregeld. De Monumentenwet 1988 definieerde stads- en dorpsgezichten als *“groepen van onroerende zaken die van algemeen belang zijn wegens hun schoonheid, hun onderlinge ruimtelijke of structurele samenhang dan wel hun wetenschappelijke of cultuurhistorische waarde en in welke groepen zich één of meer monumenten bevinden”*.

Beschermde stads- en dorpsgezichten zijn dan de door het Rijk aangewezen gezichten; er zijn op dit moment 472 door het Rijk aangewezen beschermde gezichten. Veel historische (haven)steden, vaak inclusief hun historische havens, zijn beschermd stadsgezicht, zoals Amsterdam, Elburg en Groningen. Er zijn ook jongere gebieden beschermd, zoals het Scheepvaartkwartier of de Heijplaat in Rotterdam. Rechtsgevolgen van de aanwijzing zijn dat de gemeente een ter bescherming strekkend bestemmingsplan moet vaststellen en dat voor het slopen van een bouwwerk binnen een beschermd stads- of dorpsgezicht een sloopvergunning nodig is. De waarden in het beschermde gezicht worden opgenomen in de cultuurhistorische paragraaf van het bestemmingsplan (wordt: omgevingsplan). Het Rijk wil geen nieuwe beschermde gezichten meer aanwijzen.

Ook gemeenten kunnen zelf een beschermd stads- of dorpsgezicht aanwijzen. Het gaat dan om het behoud van het bijzonder cultuurhistorisch karakter, de historische structuur en de samenhang van het gebied en om het samenspel tussen bebouwing en openbare ruimte. De waarden in het beschermde gezicht worden opgenomen in de cultuurhistorische paragraaf van het bestemmingsplan (wordt: omgevingsplan). Gemeenten wijzen nog wel nieuwe beschermde gezichten aan.

Opvallend is dat traditionele vaartuigen meestal niet worden opgenomen als waarden in de beschermde gezichten en dan ook niet worden opgenomen in het ter bescherming strekkend bestemmingsplan. De reden is dat de focus steeds ligt op onroerende zaken en niet ook op de roerende zaken die onderdeel uitmaken van de fysieke leefomgeving.

²⁶ Zie voor een uitgebreidere toelichting op de aanwijzing van en omgang met beschermde gezichten Bijlage F.

- **Moties mobiel erfgoed**

Tijdens het Kamerdebat in 2015 over de Erfgoedwet gaven vrijwel alle politieke partijen aan dat er te weinig steun was in de Erfgoedwet voor varende en ander mobiel erfgoed.

Geconstateerd werd dat stapeling van wetten en regels het behoud en gebruik van mobiel erfgoed steeds moeilijker maakt. Om de positie van het mobiele erfgoed beter in de wet te borgen werden twee moties ingediend en bijna unaniem aanvaard. De moties betekenen dat de minister van OCW de belangen van het mobiele erfgoed proactief en structureel verdedigt, ook bij andere ministeries, waar nodig zal pleiten voor uitzonderingsposities en aandacht geeft aan knelpunten op het gebied van wet- en regelgeving. Daarnaast heeft de minister opdracht gegeven tot het maken van een digitale presentatie van Toonbeelden van Mobiel Erfgoed (www.toonbeelden.com) en zal de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed gaan helpen bij het opstellen, uitbreiden en digitaliseren van het Nationaal Register Mobiel Erfgoed, waarvan ook het Register Varende Erfgoed Nederland deel zal uitmaken.

- **Vaartuigen als monument**

In de Erfgoedwet kan het Rijk traditionele vaartuigen en ander mobiel erfgoed, net als voorheen in de Monumentenwet 1988, niet aanwijzen als rijksmonument, omdat deze ministeriële bevoegdheid alleen van toepassing is op onroerende zaken. Provincies en gemeenten konden en kunnen traditionele vaartuigen wel aanwijzen als provinciaal of gemeentelijk monument, als zij hiervoor een aparte verordening opnemen in hun gemeentelijke of provinciale beleid. Als een verordening namelijk wel op de Erfgoedwet gebaseerd zou zijn, kunnen roerende zaken – in de Erfgoedwet ‘cultuurgoederen’ genoemd – niet langer als gemeentelijk of provinciaal monument worden aangewezen, maar alleen nog als ‘beschermd cultuurgoed’²⁷; (NB De tekst van het rapport *‘Relaties tussen schip en wal; Verkenning historische maritieme ensembles’* en de inhoud van onderstaande voetnoot is met de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed besproken en afgestemd). Indien gemeenten kiezen voor het opstellen van een aparte verordening voor maritiem erfgoed, die niet verwijst naar de Erfgoedwet, geldt deze beperking om roerende zaken alleen aan te kunnen wijzen als beschermd cultuurgoed niet.

²⁷ ‘De Erfgoedwet kent twee beschermingsregimes, één voor monumenten en één voor cultuurgoederen. De bescherming van monumenten is gebaseerd op maatregelen die bijdragen aan een zorgvuldig behoud, zoals het tegengaan van verbouwing, vernieling en sloop zonder vergunning. Eigenaren van rijksmonumenten en in sommige gemeenten van gemeentelijke monumenten kunnen in ruil daarvoor instandhoudingssubsidie krijgen. De bescherming van cultuurgoederen is gebaseerd op een maatregel die een mogelijke export kan voorkomen; voorwaarde is dat deze cultuurgoederen onvervangbaar en onmisbaar zijn en dat zij op de Wbc-lijst staan.

Gemeenten die historische schepen willen beschermen, willen vooral de instandhouding van deze schepen ondersteunen, door verbouwing, vernieling en sloop zonder vergunning tegen te gaan en willen de mogelijkheid hebben om hiervoor in ruil instandhoudingssubsidie ter beschikking te stellen. Eigenlijk willen deze gemeenten deze historische schepen op een vergelijkbare manier beschermen en behouden als hun onroerende monumenten. Dit kunnen gemeenten en provincies ook voor historische schepen regelen in een Erfgoedverordening, alleen kunnen zij deze sinds de Erfgoedwet van kracht is strikt genomen geen varende monumenten meer noemen.

Gemeenten kunnen roerende zaken zoals historische schepen eventueel wel aanwijzen als gemeentelijk beschermd cultuurgoederen. Volgens de Model Erfgoedverordening van de VNG kan het aanwijzen van cultuurgoederen als gemeentelijk beschermd cultuurgoederen echter alleen voor zaken of verzamelingen die in eigendom zijn van de gemeente. De VNG zegt daarbij expliciet dat zij erfgoed in particulier bezit niet meenemen, omdat er geen rechtsgrond is op basis waarvan de gemeente dit erfgoed daadwerkelijk kan beschermen.

Zolang er geen duidelijke nationale wetgeving is die historische schepen beschermt, **vereist dit van gemeenten die historische schepen willen beschermen enige (juridische) creativiteit en inventiviteit**. Zij kunnen ervoor kiezen om de Model Erfgoedverordening niet 1-op-1 over te nemen en zelf regels ontwikkelen met betrekking tot wijziging, instandhouding, beschadiging en sloop van historische schepen, zoals zij dat ook doen voor onroerende monumenten. Zij zouden ze dan strikt genomen geen varende monumenten meer mogen noemen, maar gemeentelijk beschermd cultuurgoederen, ook al gaat het dan niet om een exportbeperking op te leggen, maar om een beschermingsbeleid vorm te geven. Misschien kunnen zij, om verwarring te voorkomen, deze historische schepen ook gemeentelijke varende ‘monumenten’ noemen.”

- **Archeologisch maritiem erfgoed**

De Erfgoedwet regelt ook de bescherming van archeologisch erfgoed onder water. Een aanpassing van de archeologische bescherming was nodig, omdat maritieme archeologische monumenten vaak op de bodem in plaats van in de bodem liggen. Voor het opgraven (daaronder ook begrepen verwijderen of verplaatsen) van archeologische monumenten is een certificaat verplicht. De overheid kan archeologische monumenten, waaronder maritiem erfgoed als scheepswrakken, aanwijzen als rijks-, provinciaal of gemeentelijk monument. Het gros van de archeologische monumenten is planologisch beschermd (via het bestemmingsplan, wordt: omgevingsplan).

- **Beschermde cultuurgoederen**

De minister van OCW kan volgens artikel 3.7 van de Erfgoedwet voorwerpen en verzamelingen aanwijzen als beschermde cultuurgoederen, waarna ze in het register van beschermde cultuurgoederen en verzamelingen opgenomen worden. Voorwerpen en verzamelingen die in het register staan, mogen niet zonder toestemming van de minister van OCW naar het buitenland worden uitgevoerd. De voorwerpen die worden aangewezen hebben een bijzondere cultuurhistorische of wetenschappelijke betekenis of zijn van uitzonderlijke schoonheid en komen voor bescherming in aanmerking omdat zij onvervangbaar en onmisbaar worden geacht voor het Nederlandse cultuurbezit. Een cultuurgoed is:

- *onvervangbaar* indien er geen of nagenoeg geen ander of gelijksoortig cultuurgoed in goede staat in Nederland aanwezig is;
- *onmisbaar* indien het een symboolfunctie, schakelfunctie of ijkfunctie heeft.

In overeenstemming met internationale verdragen gaat de Erfgoedwet de illegale handel in beschermde cultuurgoederen tegen. Eigenaren van beschermde cultuurgoederen hebben op grond van hoofdstuk 4 van de Erfgoedwet een meldingsplicht voor bepaalde handelingen, die zonder toestemming van de minister van OCW (Erfgoedinspectie) verboden zijn. Het gaat dan bijvoorbeeld om het voornemen tot verkoop of het verplaatsen van het cultuurgoed. De minister van OCW voert een zeer terughoudend aanwijzingsbeleid.

De constructie ‘beschermde cultuurgoederen’ komt uit de Wet tot behoud van cultuurbezit uit 1985, die in 2016 behoudens kleine wijzigingen is opgegaan in de Erfgoedwet. Het doel van die Wet tot behoud van cultuurbezit was om te voorkomen dat voorwerpen van bijzondere cultuurhistorische of wetenschappelijke betekenis teloorgaan voor het Nederlands cultuurbezit door verkoop naar het buitenland. Roerende zaken, voorwerpen en verzamelingen, konden tot voor deze wet ongehinderd naar het buitenland worden verkocht. De Rijksoverheid kon voorwerpen en verzamelingen sinds 1985 op de ‘WBC-lijst’ plaatsen, waarmee een vergunning verplicht werd voor verplaatsing en verkoop buiten Nederland.

- **Evaluatie van de Erfgoedwet**

Het ministerie van OCW evalueert de Erfgoedwet in 2021/2022 door middel van een beleidsdoorlichting. Daarbij wordt onderzocht in hoeverre het beleid tussen 2016 en 2021 doeltreffend en doelmatig is en welke aandachtspunten zich in de praktijk voordoen.

Voor maritiem erfgoed en traditionele vaartuigen is met name de opsplitsing in twee soorten cultureel erfgoed relevant, waarvoor twee geheel verschillende beschermingsregimes gelden. Onroerende zaken vallen onder de monumentenbescherming (vanuit de Monumentenwet 1988) en roerende zaken vallen onder het register van Beschermd cultuurgoederen en verzamelingen (voortkomend uit de 'WBC-lijst' vanuit de Wet tot behoud van cultuurbezit). De Monumentenwet ging uit van gebouwen en constructies, later uitgebreid met groen erfgoed, landschappen en archeologische terreinen, dus van cultureel erfgoed in de ruimtelijke omgeving. De Wet tot behoud van cultuurbezit ging uit van museale voorwerpen en verzamelingen, dus van cultureel erfgoed van musea en collectioneers. Het doel van de Monumentenwet was om gebouwen en constructies te beschermen tegen aantasting, vernieling en sloop, in Nederland. Het doel van de Wet tot behoud van cultuurbezit was het voorkomen van uitvoer van museale voorwerpen en verzamelingen naar het buitenland. De doelen en beschermingsmiddelen van deze twee geheel verschillende wetten zijn overgenomen in de Erfgoedwet. Daarbij is niet gekeken naar de vraag of het doelmatig en doeltreffend is om traditionele vaartuigen, die door de Rijksoverheid tot 'roerende zaken' worden gerekend, al dan niet gediend zijn met een regeling die slechts kan voorkomen dat deze naar het buitenland verkocht kunnen worden, sterker, die zelfs niet zonder toestemming van de minister verplaatst mogen worden.

Op verzoek van de minister van OCW heeft de onafhankelijke commissie Pechtold advies uitgebracht over de bescherming van cultuurgoederen in het kader van de Erfgoedwet. Dit advies is opgenomen in het rapport *'Van terughoudend naar betrokken'*. Het advies stelt dat de wettelijke bescherming van cultuurgoederen alleen op papier goed geregeld is, maar de uitvoeringspraktijk is onvoldoende en weinig transparant. De lijst is niet evenwichtig samengesteld en bevat hiaten, waaronder de commissie ook maritiem en mobiel erfgoed noemt. De commissie Pechtold pleit voor een bewuster aanwijzingsbeleid op basis van een visie op de 'Collectie Nederland'. Een onafhankelijke, vaste deskundigencommissie moet het cultuurgoed in Nederland verder inventariseren en actualiseren en de minister hierover adviseren.

Als vervolg op het advies van de commissie Pechtold heeft de onafhankelijke commissie Buma in opdracht van de Raad voor Cultuur in 2022 het adviesrapport *'Onvervangbaar & onmisbaar; naar een dynamisch beschermingsmodel voor de Collectie Nederland'* opgesteld en op 7 maart 2022 gepresenteerd aan de staatssecretaris van OCW.

De commissie constateert dat de Collectie Nederland geen fysiek af te bakenen verzameling cultuurgoederen is, maar een cultureel concept dat altijd in ontwikkeling is. De commissie stelt voor om in lijn met deze visie de criteria anders te formuleren: ... indien ze onvervangbaar zijn én van onmisbaar cultuurhistorisch of onmisbaar maatschappelijk belang voor de Collectie Nederland. De commissie stelt voor om het beschermingsmodel te vervangen door een uitvoervergunningensysteem voor binnen de EU en een uitvoervergunningensysteem voor buiten de EU en richt zich daarmee op zowel particuliere als publieke eigenaren van cultuurgoederen en verzamelingen, met een drempelwaarde qua leeftijd en economische waarde. Voor jongere en/of goedkopere cultuurgoederen en verzamelingen zou een aankoopbudget aanwezig moeten zijn in een Museaal Aankoopfonds. Het huidige register met 161 cultuurgoederen en verzamelingen zou niet meer moeten worden uitgebreid, maar een onafhankelijke adviescommissie zou bij elke aanvraag moeten beoordelen of een cultuurgoed onvervangbaar en onmisbaar is. De

commissie adviseert tenslotte om de ondersteuning van cultureel erfgoed met fiscale regelingen aantrekkelijker te maken. De staatssecretaris van OCW zal in december 2022 een beleidsreactie geven op het adviesrapport in samenhang met de lopende evaluatie van de Erfgoedwet, zodat in 2023 eventuele aanpassingen doorgevoerd kunnen worden.

4.3.2 Omgevingswet

De Omgevingswet, die naar verwachting van kracht wordt in 2023, is een grote wetgevingsoperatie, die 26 bestaande wetten, 60 Algemene Maatregelen van Bestuur (AMvB's) en 75 ministeriële regelingen integreert. De Omgevingswet regelt de fysieke leefomgeving, waar onderwerpen als bouwen, milieu, waterbeheer, ruimtelijke ordening, cultureel erfgoed en natuur onder vallen. De Omgevingswet beoogt minder bureaucratie en meer ruimte voor lokale initiatieven. 'Nee, mits' wordt 'ja, tenzij'. Dit betekent voor zowel burgers als overheden een andere manier van werken. Gemeenten zullen permanent in overleg met de samenleving werken aan de vormgeving van de leefomgeving.

- **Begripsbepaling cultureel erfgoed**

De Omgevingswet definieert cultureel erfgoed als monumenten, archeologische monumenten, stads- en dorpsgezichten en cultuurlandschappen, en, voor zover dat voorwerp is of kan zijn van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties in het omgevingsplan, roerend en immaterieel cultureel erfgoed. Een historische haven met traditionele vaartuigen kan bijvoorbeeld aangemerkt worden als een historisch maritiem ensemble, dat opgenomen kan worden in een omgevingsvisie en omgevingsplan op grond van een evenwichtige toedeling van functies aan een locatie.

- **Fysieke leefomgeving**

De Omgevingswet regelt de kwaliteit van de fysieke leefomgeving. Zonder een limitatieve definitie te geven somt de wet elementen op die in elk geval gerekend worden tot de fysieke leefomgeving: bouwwerken, infrastructuur, watersystemen, water, bodem, lucht, landschappen, natuur, cultureel erfgoed en werelderfgoed.

Met de komst van de Omgevingswet gaat de omgevingsvergunning voor het wijzigen van een gebouwd of aangelegd rijksmonument uit de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) over naar de Omgevingswet. Ook komt de vergunning voor het verstoren van een archeologisch rijksmonument dan over uit de Monumentenwet 1988. Verder gaat de bevoegdheid tot aanwijzing van beschermde stads- en dorpsgezichten uit de Monumentenwet 1988 over naar een instructiebevoegdheid in de Omgevingswet.

- **Evenwichtige toedeling van functies aan locaties**

Een belangrijk onderdeel van de Omgevingswet voor traditionele vaartuigen en historische maritieme ensembles is Artikel 4.2. Dit artikel verplicht gemeenten om regels op te stellen die leiden tot een evenwichtige toedeling van functies aan locaties. Met het toedelen van functies en functieaanduidingen aan locaties en het opstellen van regels geven gemeenten vorm aan hun verplichte zorg voor de fysieke leefomgeving. In het omgevingsplan moeten gemeenten aangeven welke activiteiten wel en niet mogen plaatsvinden op een bepaalde locatie. Dat doen zij door functies en functieaanduidingen aan locaties toe te delen, vergezeld van regels die aangeven wat waar wel en niet mag. De gemeente moet er hiermee

voor zorgen dat er een balans ontstaat tussen verschillende functies en locaties. Onder 'functies' verstaat de wet onder andere wonen, detailhandel, kantoor, dienstverlening, bedrijven, verkeer, cultureel erfgoed of natuur. Een 'functieaanduiding' wordt gebruikt om de gebruiksmogelijkheden nader te specificeren, bijvoorbeeld door de aanduiding gemeentelijk varend monument of gemeentelijk historisch maritiem ensemble.

- **Omgevingsvisie, omgevingsplan, omgevingsverordening, programma's en instructieregels**

Alle overheidslagen stellen als eerste stap in de implementatie van de Omgevingswet een omgevingsvisie op. Dat is een strategische visie voor de lange termijn, gebaseerd op de maatschappelijke doelen die zij willen bereiken in de fysieke leefomgeving. De omgevingsvisie gaat in op de samenhang tussen ruimte, water, milieu, natuur, landschap, verkeer en vervoer, infrastructuur en cultureel erfgoed.

Een omgevingsvisie beschrijft de hoofdlijnen van de kwaliteit van de fysieke leefomgeving, de hoofdlijnen van de voorgenomen ontwikkeling, gebruik, beheer, bescherming en behoud van het grondgebied en de hoofdzaken van het voor de fysieke leefomgeving te voeren integrale beleid.

Ter uitwerking van het beleid uit de omgevingsvisie kan elke overheidslaag in programma's concrete maatregelen opnemen die leiden tot de vastgelegde en gewenste kwaliteit van een onderdeel van de fysieke leefomgeving, een aspect of een gebied. Het rijk en de provincie kunnen ook instructieregels opleggen aan gemeenten, als zij hun invloed op een bepaald aspect, gebied of onderdeel van de fysieke leefomgeving willen doen gelden.

De omgevingsvisie wordt, waar het gaat om concrete regels, door de provincies uitgewerkt in een omgevingsverordening en door gemeenten in een omgevingsplan. Een gemeentelijk omgevingsplan is een plan dat bestaat uit functies en functieaanduidingen voor locaties en bijbehorende regels.

- **Cultureel erfgoed in omgevingsvisie en omgevingsplan**

Sinds 2012 moeten gemeenten cultuurhistorische waarden opnemen in de ruimtelijke ordening. Volgens het Besluit ruimtelijke ordening, artikel 3.1.6, vijfde lid, onderdeel a, moeten zij in de cultuurhistorische paragraaf van bestemmingsplannen "een beschrijving geven van de wijze waarop met de in dit gebied aanwezige of te verwachten cultuurhistorische waarden rekening is gehouden". Deze verplichting blijft bestaan, omdat het Besluit ruimtelijke ordening en een deel van de Monumentenwet uit 1988 overgaan in de Omgevingswet. De cultuurhistorische paragraaf komt in de toekomst in het omgevingsplan te staan. Het is belangrijk dat het te behouden cultureel erfgoed al in de omgevingsvisie worden omschreven, zodat duidelijk wordt hoe de gemeente met haar cultureel erfgoed omgaat en hoe het behoud daarvan voor de lange termijn is geborgd. Op basis van de omgevingsvisie worden namelijk het omgevingsplan en eventueel een omgevingsprogramma opgesteld. In de omgevingsvisie legt een gemeente haar beleid voor de fysieke leefomgeving neer. Deze beleidskeuzen kunnen in het omgevingsplan wel verantwoord worden in de motivering van het besluit tot vaststelling van het omgevingsplan.

- **Mogelijkheden voor historische maritieme ensembles**

Omdat de Omgevingswet cultureel erfgoed beschouwt als een aspect dat van belang is voor de kwaliteit van de fysieke leefomgeving biedt deze wet mogelijkheden voor traditionele vaartuigen en voor historische maritieme ensembles. Gemeenten kunnen een regeling opnemen met betrekking tot historische maritieme ensembles (en breder, voor individuele traditionele vaartuigen) voor de volgende segmenten:

- A. Vaartuigen met vaste ligplaats
- B. Havens en ligplaatsen voor traditionele vaartuigen
- C. Locaties voor Schepencarrousel en carrousel-schepen met een rouleersysteem

Bepalend is steeds dat traditionele vaartuigen in het omgevingsplan gekoppeld moeten zijn aan een locatie²⁸.

Ad A. Vaartuigen met vaste ligplaats kunnen een vorm van individuele borging krijgen via de Omgevingswet, via de ligplaatslocatie. Dit geldt voor niet-varende vaartuigen die aan te merken zijn als bouwwerk en die vallen onder de Woningwet en de Omgevingswet. En dit geldt ook voor varende vaartuigen die zijn uitgezonderd van de Woningwet en niet zijn aan te merken als bouwwerk, maar die wel vallen onder de Omgevingswet, doordat ze als ze niet varen aan een bepaalde ligplaats verbonden zijn. Gemeenten kunnen borging van cultuurhistorische waarden reguleren via het omgevingsplan en het welstandsvereiste (uitgewerkt in de beleidsregels over het uiterlijk van bouwwerken en varende bewoonde (traditionele) vaartuigen). Bouwkundige veranderingen aan deze vaartuigen kunnen met een vergunning voor het bouwen aan het omgevingsplan en het welstandsvereiste worden getoetst. Gemeenten en provincies kunnen deze vaartuigen ook aanwijzen als gemeentelijk of provinciaal varend monument²⁹, als zij hiervoor een aparte verordening hebben opgesteld.

Ad B. Havens en ligplaatsen voor traditionele vaartuigen (al dan niet bouwwerken): Een andere vorm van regulering is dat een vaartuig uitsluitend een vaste ligplaats mag innemen op een bepaalde locatie als het bijzondere historische kwaliteiten bezit. Dit kan worden gekoppeld aan het Register Varend Erfgoed Nederland, dat controleerbare kwaliteitscriteria kent. Ook is individuele toetsing mogelijk in het kader van een vergunningenstelsel. Denkbaar is ook een periodieke toetsing met een tijdelijke (periodiek aan te vragen) vergunning. Het omgevingsplan kan de gewenste kwaliteit definiëren. Voldoet een vaartuig daar niet (meer) aan, dan kan een eigenaar die kwaliteit aan de gestelde norm aanpassen. Voldoet het vaartuig daar na een gestelde termijn niet aan, dan kan de ligplaatsvergunning (= ontheffing van een verbod) niet verstrekt worden of vervallen. Hetzelfde vaartuig kan mogelijk wel op een andere locatie waar andere kwaliteitscriteria gelden een ligplaatsvergunning krijgen.

Een extra mogelijkheid is dat samenwerkende gemeenten hun regulering van historische havens op elkaar afstemmen, waarbij het ook mogelijk is om hierbij ligplaatsen voor de

²⁸ Nota Bene - Individuele traditionele vaartuigen buiten de Schepencarrousel, chartervloot of visserijvloot en zonder ligplaatsvergunning (geen bouwwerken) mogen niet zomaar op een locatie aanwezig zijn, tenzij dit expliciet is toegestaan. Wel vallen ze, als ze 20 meter of groter en 100 kubieke meter of meer zijn, onder de Binnenvaartwet en de verplichting tot een Certificaat van Onderzoek of CBB, volgens het ES-TRIN het Binnenschipcertificaat genoemd.

²⁹ Volgens de Erfgoedwet kan de rijksoverheid geen traditionele vaartuigen aanwijzen als rijksmonument, omdat monumenten als onroerende zaken worden gedefinieerd. Gemeenten en provincies kunnen traditionele vaartuigen wel aanwijzen als gemeentelijk of provinciaal varend monument, als zij hiervoor een aparte verordening opstellen.

zogenoemde Schepencarrousel, de chartervloot, bottervloot of hoogaarzenvloot in het leven te roepen.

Gemeenten kunnen havens voor traditionele vaartuigen die in een historische omgeving liggen ook aanwijzen als een historisch maritiem ensemble en als zodanig opnemen in het omgevingsplan. Aan deze aanwijzing moeten dan in het omgevingsplan wel regels worden verbonden.

Ad C. Locaties voor Schepencarrousel, chartervloot of visserijvloot (varende vaartuigen, dus geen bouwwerken): Gemeenten nemen havens of liggebieden op als locaties in het Omgevingsplan en regelen in een convenant de voorwaarden waaronder de carrouselbeheerorganisatie de organisatie van de carrousel regelt, of waarin de charter- of visserijvlootorganisatie de organisatie regelt. Toelating van vaartuigen tot de Schepencarrousel valt onder de reglementen van die carrouselbeheerorganisatie, bij voorkeur gekoppeld aan een register, zoals het Register Varende Erfgoed Nederland. De schepen die aan de Schepencarrousel deelnemen zijn geen bouwwerken en hoeven geen ligplaatsvergunning te hebben in één bepaalde gemeente. Toelating van vaartuigen tot de chartervloot of de visserijvloot valt onder de reglementen van de brancheorganisatie van de chartervloot of de visserijvloot, ook dit bij voorkeur gekoppeld aan een register, zoals het Register Varende Erfgoed Nederland.

- **Uitwerken in Handreiking voor gemeenten**

In een “Handreiking traditionele vaartuigen en historische maritieme ensembles” in het kader van de Erfgoedwet en Omgevingswet kan de rijksoverheid³⁰ gemeenten adviseren en stimuleren om de bovenstaande maatregelen A, B en C op te nemen in het omgevingsplan. Een handreiking kan gemeenten stimuleren om deze maatregelen te treffen en hierop lokaal beleid te maken.

Er kunnen twee regelingen ontwikkeld worden: een vergunningenstelsel voor vaartuigen (niet-varende bouwwerken en uitgezonderde varende vaartuigen) met een vaste of toegewezen ligplaats en een regulering door middel van algemene regels voor het aanwezig mogen zijn op een locatie.

Een vergunningenstelsel volgens maatregel A regelt locatiegerichte borging van de cultuurhistorische waarde van varende en niet-varende traditionele vaartuigen. De regulering volgens de maatregelen B en C regelt de borging van traditionele vaartuigen en historische maritieme ensembles via een gebiedsgerichte benadering.

In zo’n regulering volgens de maatregelen B en C staat hoe gemeenten op relevante locaties fysieke mogelijkheden kunnen regelen voor historische havens, alsmede faciliteiten zoals carrousellocaties, chartervloot, visserijvloot, sleepvaartvloot e.d., ligplaatsverordeningen en

³⁰ De rijksoverheid en provincies zijn op zichzelf bevoegd (mits sprake is van respectievelijk een rijks- of provinciaal belang) om een ‘instructie’ (opdracht) te geven aan gemeenten om (nieuwe) locaties voor historische havens, carrousel-liggebieden, charterschepen en visserijschepen, op te nemen in hun omgevingsplan. Dit is echter wel een politieke keuze, ook omdat de daaruit voortvloeiende kosten voor rekening komen van het rijk respectievelijk de provincie. Qua argumentatie lijkt het mogelijk, op basis van cultuurhistorische waarden en de evenwichtige toedeling van functies aan een locatie.

desgewenst welstandscriteria voor traditionele vaartuigen, bij voorkeur gekoppeld aan een register, zoals het Register Varend Erfgoed Nederland.

4.3.3 Overige wetten met invloed op traditionele vaartuigen en historische maritieme ensembles

Naast de Erfgoedwet en de Omgevingswet zijn er nog meer wetten die invloed hebben op traditionele vaartuigen en historische maritieme ensembles. Dit geldt met name voor de Woningwet en de Binnenvaartwet. Deze worden hieronder in het kort toegelicht.

- **Woningwet en Bouwbesluit - uitzondering in Wet verduidelijking voorschriften woonboten**

Een deel van het maritiem erfgoed valt sinds 1 januari 2018 onder de Woningwet. Dit betreft vaartuigen en drijvende objecten die hoofdzakelijk worden gebruikt voor verblijf. Dit betreft woonboten, maar ook drijvende objecten waarop personen verblijven voor een ander doel dan wonen, zoals een museum, hotel of restaurant. Deze vaartuigen moeten voldoen aan het Bouwbesluit en de Wabo (gaat over naar de Omgevingswet) en zijn omgevingsvergunning-plichtig. Voor bestaande vaartuigen geldt een overgangsregeling. De regeling staat beschreven in de Wet verduidelijking voorschriften woonboten 2018.

De wet maakt een uitzondering voor de categorie (historische) varende schepen waarop wordt verbleven. Het mobiele karakter van varende bewoonde schepen blijft daarmee behouden, wat vanuit cultuurhistorisch en ruimtelijk belang wenselijk is. De wet spreekt over 'schepen voor verblijf en bestemd en gebruikt voor de vaart'. Bij de bepaling of een schip voor de vaart is bestemd, kan gekeken worden naar:

- de vorm van het casco en het materiaalgebruik;
- de bedoeling waarmee het schip oorspronkelijk is of wordt gemaakt;
- de aanwezigheid van voortstuwing of aandrijving (al dan niet indirect);
- de aanwezigheid van een stuurinrichting;
- de zichtlijn vanuit de stuurinrichting;
- of het schip gebruikt mag worden om mee te varen op grond van de Binnenvaartwet.

Met deze niet-cumulatieve aspecten is aansluiting gezocht bij de formuleringen in de Binnenvaartwet.

Nota Bene - Volgens een uitspraak van de Rechtbank Amsterdam uit 2021³¹ zouden een CvO-CBB en een vakantievaartocht niet voldoende zijn om niet als een bouwwerk te worden aangemerkt. Bovendien zou het feit dat een schip bewoond wordt al aangeven dat het om een bouwwerk gaat.

Volgens deze uitspraak zouden dus zelfs bewoonde schepen in museumhavens aangemerkt moeten worden als bouwwerk en daarmee aan de bouwregelgeving moeten voldoen. Dit zou de uitzonderingspositie voor varende woonschepen in feite onderuithalen.

Er is hoger beroep aange tekend tegen deze uitspraak van de Rechtbank Amsterdam. Er wordt nog gewacht op de uitspraak van de Raad van State in deze zaak.

³¹ Uitspraak Rechtbank Amsterdam 14 juli 2021 inzake AMS 20/2887, AMS 20/2888, AMS 21/1082 en AMS 21/1083, eiser N.G. Visser

Vaartuigen die worden gebruikt voor de zeil- en motorchartervaart, de beroepsvaart en de pleziervaart worden niet als bouwwerk aangemerkt en vallen niet onder de werking van de Woningwet en de Wet verduidelijking voorschriften woonboten.

- **Binnenvaartwet**

Alle varende vaartuigen van 20 meter of groter en 100 m³ (lengte x breedte x diepgang) of meer moeten op 1 januari 2019 voorzien zijn van een geldig Certificaat van Onderzoek (CvO) of een Communautair Binnenvaartcertificaat voor Binnenschepen (ook Binnenschipcertificaat genoemd) (CBB). Deze verplichting volgt uit de veiligheidseisen voor de binnenvaart in de Europese richtlijn 2006/87/EG, die is opgenomen in de Binnenvaartwet van 2009. Er is voor Nederland een overgangstermijn ingesteld tot 30 december 2018, waarbinnen vaartuigen een CvO of Binnenschipcertificaat moeten hebben. De overgangstermijn is bedoeld voor schepen die nog niet onder de voorgaande richtlijn of Binnenschepenwet vielen (pleziervaartuigen) of die niet onder de voorgaande richtlijn en wel onder de Binnenschepenwet vielen (passagiersvaartuigen). Het begrip traditionele schepen is met de richtlijn uit 2006 ingevoerd. Deze overgangstermijn is vooral gebruikt door traditionele vaartuigen. Na 1 januari 2019 worden de eisen een stuk strenger, omdat deze zijn opgesteld voor nieuwbouwschepen; deze zijn veelal niet haalbaar voor traditionele vaartuigen.

Vanaf 7 oktober 2018 is de Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen ES-TRIN van kracht; 'Hoofdstuk 24' bevat bepalingen voor traditionele vaartuigen en Hoofdstuk 26 voor pleziervaartuigen, Hoofdstuk 19 voor passagiersvaartuigen en Hoofdstuk 20 voor zeilende passagiersvaartuigen. Traditionele vaartuigen die niet tijdig voorzien zijn van een CvO of Binnenschipcertificaat mogen niet meer varen.

Een route die openstaat voor traditionele vaartuigen die geen geldig CvO-CBB (meer) hebben, loopt via Hoofdstuk 24. Om erkend te worden als traditioneel vaartuig kan een beroep op de Stichting Adviesorgaan Traditionele Vaartuigen worden gedaan. Op uitnodiging van de Nederlandse overheid is de Stichting Adviesorgaan Traditionele Vaartuigen (ATV) opgericht en vervolgens erkend om antwoord te geven op de vraag of een vaartuig een 'traditioneel vaartuig' is. Er kan van CvO-CBB-eisen afgeweken worden door de Commissie van Deskundigen als vaartuigen erkend zijn als traditioneel vaartuig. Dat is vastgelegd in Europese regelgeving: het ES-TRIN (European Standard laying down Technical Requirements for Inland Navigation vessels). Stichting ATV is een onafhankelijke stichting, die beoordeelt of het vaartuig het waard is om behouden te blijven.

Hoofdstuk 5. Resultaten

Inleiding

Dit hoofdstuk schetst de resultaten van de eerste 4 stappen van het onderzoek. Ten eerste staat samengevat wat de huidige mogelijkheden zijn tot erkenning en bescherming in de Erfgoedwet en Omgevingswet. Ten tweede volgt een samenvatting van de ervaring met erkenning en wettelijke bescherming in diverse Europese landen. Ten derde zijn verschillende scenario's geschetst voor betere juridische mogelijkheden door juridische experts. Ten vierde volgt het verslag van de terugkoppeling van deze mogelijkheden met de belanghebbende stakeholders.

Tenslotte behandelt dit hoofdstuk de vier deelvragen bij de hoofdvraag van het onderzoek. De hoofdvraag zelf, het advies aan de opdrachtgever over de mogelijkheden en wenselijkheid van wettelijke bescherming, en het advies over een plan van aanpak om de positie van de traditionele vloot te versterken wordt behandeld in Hoofdstuk 6, Conclusies.

5.1 Huidige mogelijkheden erkenning en bescherming in Erfgoedwet en Omgevingswet

5.1.1 Erkenning van traditionele vaartuigen

Erkenning van traditionele vaartuigen is sinds 2016 geen vraagteken meer.

Traditionele vaartuigen zijn sinds de Erfgoedwet van 2016 al door de minister van OCW en de Tweede Kamer erkend als waardevol cultureel erfgoed. Kenmerkend is de tekst die in de Erfgoedbalans 2017 van de RCE is opgenomen: "Met de Erfgoedwet is het mobiel erfgoed nadrukkelijk binnen de reikwijdte van de definitie van cultureel erfgoed gekomen. Dit heeft een positieve impuls gegeven aan de aandacht voor het mobiel erfgoed zowel binnen het erfgoeddomein als daarbuiten. (...) Mobiel erfgoed krijgt in toenemende mate aandacht bij zowel een breed publiek als bij overheden. De komende jaren zal de ingeslagen weg naar een grotere aandacht voor mobiel erfgoed en naar het gezamenlijk voorkomen en waar mogelijk oplossen van knelpunten in wet- en regelgeving, worden voortgezet."

5.1.2 Bescherming van traditionele vaartuigen via de Erfgoedwet

Bescherming van traditionele vaartuigen in Nederland is op dit moment in de Erfgoedwet niet geregeld. Het schisma tussen roerende en onroerende zaken maakt dat traditionele vaartuigen tussen wal en schip vallen.

Het Kabinet heeft bij de totstandkoming van de Erfgoedwet het maritiem erfgoed wel erkend als cultuurhistorisch waardevol erfgoed, maar hier geen wettelijk beschermend instrumentarium aan gekoppeld. Zonder instrumentarium is erkenning alleen geen krachtig middel om bedreigingen af te weren of draagvlak te krijgen voor gewenste maatregelen.

De Erfgoedbalans 2017 maakt melding van problemen die het mobiel erfgoed ondervindt:

“Zowel in de beleidsbrief MoMo als bij de behandeling van de Erfgoedwet werd echter geconstateerd dat eigenaren van mobiel erfgoed daarbij last kunnen hebben van – vaak onbedoelde – beperkingen van sectorale wet- en regelgeving zoals strenger wordende milieueisen en veiligheidsvoorschriften. De mobiel erfgoedsectoren hebben sinds een aantal jaren een structureel overleg met OCW waarin mogelijke knelpunten in wet- en regelgeving worden geïdentificeerd en waar mogelijk opgelost worden. Daar waar nodig wordt hierbij samengewerkt met andere departementen. Dit heeft onder meer geresulteerd in een uitzonderingspositie voor historische vaartuigen zodat deze niet onbedoeld worden belast met bouwvoorschriften op grond van de Woningwet.”

Ondanks de bekendheid van de rijksoverheid met de problemen die de traditionele vloot ondervindt als gevolg van sectorale wet- en regelgeving, staat het ministerie van OCW wel open voor overleg, maar komt de rijksoverheid niet met een wettelijk beschermend instrumentarium.

De Erfgoedbalans 2017 maakt melding van de inzet voor het opnemen van maritiem erfgoed in ruimtelijke regelgeving: “Daarnaast is een verkenning gestart gericht op het in samenhang opnemen van mobiel erfgoed en historische havens in het bestemmingsplan en (onder de Omgevingswet) het omgevingsplan.”

Ondanks de oplevering van het rapport van de bedoelde verkenning *‘Relaties tussen schip en wal; Verkenning historische maritieme ensembles, Over historische schepen in ruimtelijke context’* in 2019, dat bouwstenen levert voor het opstellen van de door het ministerie van OCW bedoelde *‘Handreiking voor gemeenten’* in het kader van de invoering van de Omgevingswet, is hier verder door RCE en OCW geen werk van gemaakt.

In de bedoelde verkenning *‘Relaties tussen schip en wal’*, dat besproken en afgestemd is met het ministerie van OCW, de RCE en het ministerie van BZK, staan wel aanknopingspunten die kunnen leiden tot een betere borging van historische maritieme ensembles en traditionele vaartuigen op lokaal en regionaal niveau. Deze aanknopingspunten kunnen nader toegelicht en uitgewerkt worden in de bedoelde *‘Handreiking voor gemeenten’*. De aanhef voor de tekst zou dan kunnen zijn:

Gemeenten die historische schepen willen beschermen, willen vooral de instandhouding van deze schepen ondersteunen, door verbouwing, vernieling en sloop zonder vergunning tegen te gaan en willen de mogelijkheid hebben om hiervoor in ruil instandhoudingssubsidie ter beschikking te stellen. Eigenlijk willen deze gemeenten deze historische schepen op een vergelijkbare manier beschermen en behouden als hun onroerende monumenten.

Zolang er geen duidelijke nationale wetgeving is die historische schepen beschermt, vereist dit van gemeenten die historische schepen willen beschermen enige (juridische) creativiteit en inventiviteit. Zij kunnen ervoor kiezen om de VNG Model Erfgoedverordening niet 1-op-1 over te nemen en zelf regels ontwikkelen met betrekking tot wijziging, instandhouding, beschadiging en sloop van historische schepen, zoals zij dat ook doen voor onroerende monumenten.

Misschien kunnen zij, om verwarring te voorkomen, deze historische schepen ook gemeentelijke varende ‘monumenten’ noemen.

5.1.3 Bescherming van traditionele vaartuigen via de Omgevingswet

Bescherming van traditionele vaartuigen via de Omgevingswet biedt enkele mogelijkheden.

De Omgevingswet biedt de ruimte om traditionele vaartuigen op gemeentelijk niveau in het ruimtelijke beleid te borgen. Omdat de Omgevingswet cultureel erfgoed beschouwt als een aspect dat van belang is voor de kwaliteit van de fysieke leefomgeving, biedt deze wet mogelijkheden voor traditionele vaartuigen en voor historische maritieme ensembles. Gemeenten kunnen een regeling opnemen met betrekking tot historische maritieme ensembles (en breder, voor individuele traditionele vaartuigen) voor de volgende segmenten:

- A. Vaartuigen met vaste ligplaats;
- B. Havens en ligplaatsen voor traditionele vaartuigen;
- C. Locaties voor de Schepencarroussel en carrousel schepen met een rouleersysteem; deze selectie kan ook toegepast worden op traditionele charterschepen of visserij schepen.

Bepalend is steeds dat traditionele vaartuigen in het omgevingsplan gekoppeld moeten zijn aan een locatie.

5.2 Ervaring met erkenning en bescherming in andere Europese landen

Diverse Europese landen kennen een expliciet varend erfgoedbeleid. Diverse landen verwijzen daarbij naar Europese verdragen en aanbevelingen, zoals de Aanbeveling Nr. 1486 van de Raad van Europa en het Barcelona Charter van de European Maritime Heritage.

Diverse landen ondersteunen de instandhouding van hun traditionele vaartuigen, via fiscale voordelen, of financiële bijdragen aan onderhoud en restauratiesubsidie. Diverse landen subsidiëren een kenniscentrum voor traditionele vaartuigen, zoals National Historic Ships in Engeland, of scheepsrestauratiecentra zoals in Noorwegen. België ondersteunt het onderhoud van traditionele vaartuigen via een Monumentenwacht Varend Erfgoed.

Opvallend is dat diverse Europese landen traditionele vaartuigen aanwijzen als monument. Soms is daar een speciale constructie in de wet voor gemaakt, die een onderverdeling maakt in categorieën maritiem erfgoed. Er is geen ander Europees land dat zijn traditionele vaartuigen beschermt door een uitvoerbeperking op te leggen of ze te beschouwen als museale artefacten of verzamelaarsitems.

5.3 Schetsen van betere juridische mogelijkheden volgens experts

Over deze materie is aan juridische experts gevraagd welke juridische mogelijkheden zij zien binnen de huidige Erfgoedwet en Omgevingswet en welke betere juridische mogelijkheden zij kunnen schetsen.

5.3.1 Opties volgens juridische experts van ministeries

De juridische experts van de ministeries van OCW en BZK hebben aangegeven dat er binnen de Erfgoedwet op dit moment van rijkswege geen ruimte voor wettelijke bescherming is van traditionele vaartuigen in Nederland, vanwege de splitsing tussen roerende en onroerende zaken en de twee aparte regimes die daaruit volgen.

Van gemeenten die traditionele vaartuigen willen beschermen vergt dit ‘enige juridische creativiteit en inventiviteit’. Gemeenten kunnen zelf regels ontwikkelen met betrekking tot wijziging, instandhouding, beschadiging en sloop van historische schepen, zoals zij dat ook doen voor onroerende monumenten.

Mogelijkheden voor het borgen van historische maritieme ensembles en traditionele vaartuigen in het ruimtelijke beleid is op lokaal en regionaal niveau mogelijk binnen de Omgevingswet, waarbij bepalend is dat traditionele vaartuigen in het omgevingsplan gekoppeld moeten zijn aan een locatie.

5.3.2 Opties volgens maritieme juridische experts

Aan juridische experts uit de sector maritiem erfgoed, onder wie een lid van het Overleg Technische en Nautische Zaken Binnenvaart bij de Inspectie Leefomgeving en Transport van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, een bestuursrechter en voormalig docent staatsrecht, een juridisch beleidsadviseur en een voormalig wethouder RO en voorzitter van het Platform Wet- en Regelgeving van de FVEN, is gevraagd welke betere juridische mogelijkheden zij voor zich zien. Zij zien de volgende opties:

- Aanwijzing tot monument kan mogelijk gemaakt worden door amendering op de Erfgoedwet (evaluatie in 2021-2022) in de zin dat in de definitie van monument de beperking tot ‘onroerende zaken’ wordt vervangen door of aangevuld met ‘registergoederen’. (Toelichting: schepen met een grotere waterverplaatsing dan 10 m³ of een groter laadvermogen dan 20 ton zijn in beginsel verplicht teboekgesteld³²; ook luchtvaartuigen zijn registergoederen. De wijziging maakt het mogelijk maritiem erfgoed en vintage aircraft de voor behoud van dat erfgoed noodzakelijke bescherming te bieden.)
 - Een daartoe strekkend wetsvoorstel kan ingediend worden door (een lid van) de Tweede Kamer (initiatiefwet) of door de regering. De lobby kan dus zowel op het ministerie van OCW als op ‘welgezinde’ Kamerleden gericht zijn.
- Opnemen op de ‘WBC’-lijst ‘Collectie Nederland’, via voorstel aan Commissie Collectie Nederland. Ziet alleen op beperking van verkoop naar buitenland, zal hooguit kunnen gelden voor zeer beperkt aantal schepen. Het nut hiervan wordt betwist; hooguit biedt het een omweg naar een betere bescherming in Nederland zelf, omdat opname in de lijst ‘Collectie Nederland’ geen bescherming in Nederland zelf biedt.
- Inschrijving in het Register Varend Erfgoed Nederland (RVEN) kan in principe ook publiekrechtelijke gevolgen hebben, als in een wet of verordening bij die status wordt aangeknoopt. (Zie bijvoorbeeld de zaak van de dekschuitverhuurder in Leiden, die met succes toepassing van het lage liggeldtarief heeft bevochten omdat enkele van haar dekschuiten ooit in het RVEN zijn opgenomen als historische vaartuigen.)
- ES-TRIN is een Europese standaard. Invulling van H24 ‘traditionele vaartuigen’ is met inzet van de European Maritime Heritage (EMH) na vele jaren lobbyen uiteindelijk gelukt. De wijze van operationalisering in Nederland staat nog aan het begin. De

³² Zie Bijlage VI voor een toelichting op teboekstelling van registergoederen door het Kadaster.

FVEN heeft moeite met de zinsnede 'voor demonstratiedoeleinden' in de definitie van traditionele vaartuigen. Oplossing kan zijn: opname in openbaar toegankelijk schepenregister toont wellicht voldoende aan dat deze traditionele vaartuigen zichtbaar en toegankelijk zijn.

- Een uitspraak van de Europese Commissie over een betere wettelijke bescherming van traditionele vaartuigen is een mooi streven, maar is een hele lange weg. In samenwerking met de koepelorganisatie European Maritime Heritage kan hiervoor gepleit worden. Hierbij kan verwezen worden naar de Aanbeveling Nr. 1486 van de Raad van Europa.
- Opnemen in omgevingsvisie en omgevingsplan via Omgevingswet: Het is mogelijk om via een VNG-Richtlijn + Aanbeveling de borging van maritiem erfgoed onder de aandacht te brengen van gemeenten; dit vergt een lobbytraject. (Bij het adviseren van gemeenten, provincies e.d. over criteria voor ligplaatsen voor Varend Erfgoed sluit de LVBHB steeds aan bij het door die organen wenselijk geachte beleid; dat zou ook een goede ingang kunnen zijn voor een lobby richting de VNG.)
- Autonome gemeentelijke of provinciale verordening - Een gemeente of provincie mag autonome verordeningen vaststellen. In een autonome verordening mag een gemeente een soortgelijk regime opzetten voor de bescherming van traditionele vaartuigen en maritiem erfgoed als de Erfgoedwet biedt voor gebouwde monumenten en beschermde gezichten, als ze het maar niet onderbrengt in de Erfgoedverordening en het eigendomsrecht niet wordt aangetast. Een gemeente mag immers volgens de Gemeentewet de eigen huishouding regelen, in een algemene plaatselijke verordening (APV) of in een aparte verordening. Het gebruik van de term 'monument' is dan niet uitgesloten, omdat dit niet een woord is dat strikt is voorbehouden aan hoe dit door de rijksoverheid in de Erfgoedwet wordt gedefinieerd (anders dan bijvoorbeeld de term 'bank').

Deze juridische experts concluderen dat de volgende stappen mogelijk zijn:

1. Erfgoedwet – Definitie 'monument' wijzigen, ter opnemning van een beschermingsregime voor historische/traditionele (lucht)vaartuigen.
2. VNG-Richtlijn – Cultuurbehoud en omgevingsbeleid, inpassing in ruimtelijke ordening.
3. Autonome gemeentelijke of provinciale verordening met faciliterende/stimulerende maatregelen op lokaal niveau.

5.4 Bespreking van mogelijkheden met belanghebbenden

Tijdens het onderzoek is diverse malen overleg geweest met de opdrachtgever, de directeur van BBZ, met de voorzitter van het Platform Wet- en Regelgeving van de FVEN en met de voorzitter van de LVBHB. Zij hebben waardevolle informatie verstrekt, verduidelijkingen gevraagd en aanscherpingen, correcties en aanvullingen aangeleverd.

Het feit dat er in de loop van dit onderzoek - uit Europese vergelijking, uit eerdere onderzoeksrapporten en uit de zitting met juridische experts - interessante mogelijkheden naar voren kwamen om te komen tot een verbetering van de huidige zwakke rechtspositie van traditionele vaartuigen in Nederland, motiveerde de BBZ, het Platform Wet- en

Regelgeving en de LVBHB om het geduld op te brengen om te wachten op de resultaten, conclusies en adviezen van dit onderzoek.

De samenwerking en het benodigde vertrouwen in samenwerking in het maritiem erfgoedveld om de adviezen die voortvloeien uit dit onderzoeksrapport op te volgen, is nog een flinke opgave. Daarom heeft de opdrachtgever gevraagd om een plan van aanpak met actiepunten aan dit onderzoek toe te voegen, wat zij bij de uitvoering van de adviezen als leidraad kunnen gebruiken. Dit is opgenomen in Hoofdstuk 7 en in een separate oplegnotitie.

5.5 Beantwoording van de vier deelvragen bij de hoofdvraag

De vier deelvragen bij de hoofdvraag zijn:

1. Is erkenning en wettelijke bescherming een adequaat middel voor het behoud van de traditionele vloot?
2. Welke voordelen zou wettelijke bescherming bedrijfsmatige en particuliere scheepseigenaren kunnen bieden?
3. Welke negatieve consequenties zou wettelijke bescherming kunnen hebben voor scheepseigenaren?
4. Welke randvoorwaarden zijn er nodig om te komen tot wettelijke bescherming?

5.5.1 Is erkenning en wettelijke bescherming een adequaat middel voor behoud?

Eerst verheldert deze paragraaf het verschil tussen erkenning en bescherming, dan volgt een verkenning van de vraag of wettelijke bescherming een adequaat middel is, om tenslotte in te gaan op de vraag voor welke behoudsproblemen wettelijke bescherming al dan niet een adequaat middel voor behoud is.

5.5.1.1 *Verskil tussen erkenning en bescherming*

In de spreektaal worden juridische erkenning en wettelijke bescherming vaak door elkaar gehaald of door elkaar heen gebruikt. Het betreft echter twee verschillende termen met een geheel andere betekenis. Ook in juridische zin zijn erkenning en bescherming twee verschillende begrippen, met een andere betekenis en andere juridische werking.

Juridische erkenning is een term die in het familierecht gebruikt wordt in de betekenis van de wettelijke erkenning van een kind. Door de erkenning ontstaat er een familierechtelijke betrekking tussen de erkenner en het kind. Ook wordt de term juridische erkenning gebruikt in het internationaal recht, waarmee wordt aangegeven dat een staat een andere staat erkent als autonome entiteit en bereid is om alle rechtsgevolgen daarvan te accepteren.

Erkenning, los van de juridische implicatie, is een term die gebruikt wordt om achting of waardering aan te geven.

Wettelijke bescherming is een term die in het recht gebruikt wordt om aan te geven wat de rechten en plichten zijn van rechtspersonen en overheden ten aanzien van datgene wat

beschermd wordt. Doorgaans is er een ontheffing of vergunning nodig bij ingrepen die schade kunnen veroorzaken aan datgene wat beschermd wordt.

Bescherming, los van de juridische implicatie, is een term die gebruikt wordt voor maatregelen die een te beschermen object of persoon voor de gevolgen van een gevaar behoeden.

5.5.1.2 Is erkenning een adequaat middel voor behoud?

In Hoofdstuk 4 is aangegeven dat erkenning van maritiem erfgoed als cultureel erfgoed door de Rijksoverheid al is onderschreven. Maritiem erfgoed valt onder de definitie van 'cultureel erfgoed' in de Erfgoedwet (Hoofdstuk 1, art. 1.1), namelijk: *"Cultureel erfgoed: uit het verleden geërfde materiële en immateriële bronnen, in de loop van de tijd tot stand gebracht door de mens of ontstaan uit de wisselwerking tussen mens en omgeving, die mensen, onafhankelijk van het bezit ervan, identificeren als een weerspiegeling en uitdrukking van zich voortdurend ontwikkelende waarden, overtuigingen, kennis en tradities, en die aan hen en toekomstige generaties een referentiekader bieden"*. In het Kamerdebat³³ in 2015 over de Erfgoedwet 2016 is door toenmalig minister van OCW Jet Bussemaker desgevraagd expliciet bevestigd dat ook het maritieme en mobiele erfgoed tot het cultureel erfgoed gerekend wordt. De Rijksoverheid heeft dus erkend dat maritiem erfgoed en traditionele vaartuigen cultuurhistorisch waardevol erfgoed zijn.

De ontwikkeling van de Erfgoedwet bood hoop op een verbetering van de positie van het maritiem erfgoed. Die hoop is deels ingelost, door de expliciete erkenning door de minister van OC&W dat het maritiem erfgoed deel uitmaakt van het Nederlandse cultureel erfgoed. Daarnaast heeft de Tweede Kamer tijdens het Kamerdebat over de Erfgoedwet twee moties aangenomen, die een uitzonderingspositie bepleitten voor maritiem erfgoed, als door andere wetten of beleid de belangen evident geschaad zouden worden. Deze uitzonderingspositie is toegepast bij de Woningwet, om via de Wet verduidelijking voorschriften woonboten 2018 een uitzondering te maken, zodat varende woonschepen niet beschouwd zouden worden als bouwwerk en zouden moeten voldoen aan de bouwregelgeving.

Expliciete erkenning biedt dus een kans om via moties en lobbywerk een maatregel die schadelijk is voor de traditionele vloot te beïnvloeden. Dit vraagt om alertheid en veel inzet van de sector maritiem erfgoed om bij de ontwikkeling van maatregelen, die steeds vaker voortkomen uit Europese regelgeving, zo snel mogelijk aan de bel te trekken, voordat de besluitvorming al vastligt. Dat vraagt om een mate van inzet die voor een sector die grotendeels afhankelijk is van vrijwilligers niet erg realistisch is.

Met deze erkenning is er bovendien met de Erfgoedwet nog geen vorm van wettelijke bescherming van maritiem erfgoed tot stand gebracht. De erkenning van maritiem erfgoed

³³ NB - De zinsnede uit de conceptwetstekst, waarin stond dat het mobiel erfgoed (waartoe ook het varende erfgoed door de rijksoverheid gerekend wordt) er prima voorstaat, waardoor het niet nodig en niet wenselijk is dat de rijksoverheid hierin een rol zou spelen, zijn door kritische opmerkingen hierover tijdens de internetconsultatie geschrapt uit de definitieve wetstekst.

als waardevol cultureel erfgoed kan wel de eerste stap zijn in de richting van wettelijke bescherming. De volgende stap is dan om effectieve juridische beschermingsmiddelen en passende beleidsmaatregelen te ontwikkelen.

5.5.1.3 Is wettelijke bescherming een adequaat middel voor behoud?

Wezenlijk bij de beantwoording van de vraag óf wettelijke bescherming een adequaat middel is voor het behoud van de traditionele vloot is om eerst te onderkennen dat er op dit moment twee verschillende beschermingsregimes zijn binnen de Erfgoedwet. Beide beschermingsregimes moeten dus tegen het licht gehouden worden. Het eerste regime, de monumentenbescherming, richt zich op onroerende zaken en heeft tot doel om deze te beschermen tegen verbouwing, vernieling en sloop zonder vergunning. Het tweede regime, plaatsing op de lijst beschermde cultuuroederen, richt zich op roerende zaken en heeft tot doel om deze te beschermen tegen verplaatsing en uitvoer naar het buitenland.

De twee deelvragen over een 'adequaat middel' die hieruit volgen zijn:

1. Is wettelijke bescherming tegen verbouwing, vernieling en sloop zonder vergunning in Nederland een adequaat middel voor behoud van de traditionele vloot?
2. Is wettelijke bescherming tegen verplaatsing en uitvoer naar het buitenland een adequaat middel voor behoud van de traditionele vloot?

In de onderstaande tabel staan deze twee opties naast elkaar.

Soort erfgoed	Monument	Beschermd cultuurogoed
Doel	Erfgoed in goede staat houden door beheer en behoud te regelen	Erfgoed in Nederland houden
Oogmerk	Bescherming tegen aantasting, verbouwing, vernieling en sloop	Bescherming tegen verkoop naar buitenland

Om een antwoord te kunnen geven op de vraag of wettelijke bescherming een adequaat middel is voor behoud van de traditionele vloot is een antwoord nodig op drie vragen:

1. Tegen welk soort bedreiging heeft de vloot bescherming nodig? Is aantasting, vernieling en sloop het grootste probleem? Of is verkoop naar het buitenland het grootste probleem?
2. Wat is het doel van de sector maritiem erfgoed met bescherming? Wil de sector de vloot in goede staat houden door beheer en behoud te regelen? Of wil de sector de vloot in Nederland houden?
3. Wat is het oogmerk van de bescherming? Wil de sector dat de vloot beschermd wordt tegen aantasting, vernieling en sloop? Of wil de sector dat de vloot niet naar het buitenland verkocht kan worden?

Ad 1. In de probleemschets in paragraaf 2.3 worden de problemen van de traditionele vloot als volgt opgesomd:

- Geen wettelijke bescherming middels de Erfgoedwet binnen Nederland
- Geen aanspraak op noodsteun, zoals gebouwde monumenten
- Wel moeten voldoen aan alle wet- en regelgeving, zoals moderne vaartuigen en woningen
- Geen aanspraak op regelingen voor verduurzaming voor vrachtvaart en woningen
- Geen financiering voor afvalwaterverwerking, verduurzaming en vervanging vlak en kinnen.

Achter deze problemen zit de vrees voor de teloorgang van het hele maritieme ecosysteem. Angst voor achteruitgang van het onderhoud van de vloot, voor het niet meer kunnen opbrengen van de steeds verder oplopende kosten als gevolg van nieuwe verplichtingen, zonder financiële compensatie. Angst voor afname van de omvang en kwaliteit van de vloot, waarmee het maritieme ecosysteem uitgehold dreigt te worden. De eerste zorg is niet dat er een grootschalige opkoping dreigt van traditionele vaartuigen door buitenlandse kopers, waarmee het maritiem erfgoed voor het Nederlands cultuurbezit verloren zou gaan. De eerste zorg betreft de vrees dat eigenaren van traditionele vaartuigen vanwege een gebrek aan waardering, steun en financiële regelingen, zoals een scheepshypotheek, uiteindelijk geen oplossing meer zien en overgaan tot verkoop van hun vaartuig naar het buitenland.

5.5.1.4 Is plaatsing op de lijst beschermde cultuurgoederen adequaat?

Indien een museumstuk of verzameling is aangewezen en op de lijst van beschermde cultuurgoederen staat en naar het buitenland verkocht dreigt te worden, krijgt de Rijksoverheid het eerste recht van koop tegen de taxatiewaarde. Koopt het Rijk niet, dan mag het museumstuk of de verzameling alsnog verkocht worden, ook naar het buitenland. Koopt het rijk wel, dan wordt het Rijk verantwoordelijk voor het onderhoud. Daarnaast heeft het Rijk een aanvaardingsplicht voor cultuurgoederen van hoge kwaliteit. Wanneer een eigenaar niet langer in staat is om te zorgen voor cultuurgoederen of verzamelingen van bijzondere cultuurhistorische of wetenschappelijke betekenis, die onvervangbaar en onmisbaar zijn voor het Nederlandse cultuurbezit (dit zijn de algemene criteria voor aanwijzing), heeft de minister van OCW de plicht deze voor de rijkscollectie te aanvaarden, indien de eigenaar deze onbezwaard en zonder voorwaarden overdraagt.

Onder de condities van Rijksverantwoordelijkheid voor onderhoud en aanvaardingsplicht bij onbezwaarde overdracht lijkt het, los van de wenselijkheid, doelmatigheid en doeltreffendheid van een aanwijzing tot beschermd cultuurgoed, uitermate onwaarschijnlijk dat het Rijk traditionele vaartuigen zal willen aanwijzen tot beschermd cultuurgoed, op hooguit een enkel vaartuig na.

Traditionele vaartuigen kunnen in de regel niet of nauwelijks voldoen aan de criteria 'onvervangbaar en onmisbaar', waarbij er geen of nagenoeg geen ander of gelijksoortig cultuurgoed in goede staat in Nederland is, en waarbij het een symboolfunctie, schakelfunctie of ijkfunctie heeft.

De enige, echter zo goed als hypothetische, mogelijkheid zou zijn om de traditionele vloot in zijn geheel aan te wijzen als een beschermde verzameling. Bij beschermde verzamelingen hoeven niet alle losse onderdelen onvervangbaar of onmisbaar te zijn. Het gaat om het geheel van de verzameling of om één of meer cultuurgoederen die een belangrijk deel van de verzameling uitmaken. Wanneer de verzameling eenmaal als beschermd is aangewezen, is wel elk cultuurgoed binnen die verzameling beschermd, tegen verplaatsing en uitvoer uit Nederland zonder toestemming.

Ook als de staatssecretaris van OCW in december 2022 zou adviseren om de adviezen van de commissie Buma en de Raad voor Cultuur op te volgen en de Erfgoedwet zou op die punten aangepast worden, is de aanwijzing van traditionele vaartuigen of van de gehele traditionele vloot geen adequaat middel. Het middel blijft gebaseerd op het beperken van uitvoer. Naar het buitenland en voorziet niet in instandhouding in Nederland. In bijzondere gevallen zou overgegaan kunnen worden tot aankoop door een museum via een Museaal Aankoopfonds. In het geval dat een traditioneel vaartuig of de hele traditionele vloot op deze wijze door een museum is aangekocht, wordt het museum verantwoordelijk voor het onderhoud, dat bij traditionele vaartuigen zeer kostbaar is en veel menskracht kost.

Traditionele vaartuigen zijn geen museumstukken en ook geen verzamelaarsitems, maar verplaatsbare cultureel erfgoedobjecten die gebonden zijn aan water in de fysieke leefomgeving. De commissie Pechtold, die op verzoek van de minister van OCW advies heeft uitgebracht over de beschermde cultuurgoederen, stelt dat de Collectie Nederland hiaten bevat, waaronder de commissie ook maritiem en mobiel erfgoed noemt. De commissie gaat daarbij uit van de gedachte dat traditionele vaartuigen roerende zaken zijn en daarmee automatisch tot dat deel van het cultureel erfgoed kunnen behoren dat valt onder museumstukken en verzamelingen, die alleen beschermd kunnen worden tegen uitvoer naar het buitenland, als zij op de lijst van beschermde cultuurgoederen zijn geplaatst. De commissie Pechtold heeft in zijn advies niet onderzocht of traditionele vaartuigen wel gediend zijn met een uitvoerbeperking, of wellicht beter beschermd zouden kunnen worden door een bescherming tegen aantasting, vernieling en sloop in Nederland. Ook de commissie Buma, die namens de Raad voor Cultuur adviseert over de aanpassing van de huidige regeling voor beschermde cultuurgoederen naar de Collectie Nederland, heeft de doelmatigheid en doeltreffendheid van dit beschermingsregime voor traditionele vaartuigen en de traditionele vloot niet onderzocht.

Ook binnen de evaluatie van de Erfgoedwet die het ministerie van OCW, mede met hulp van het adviesbureau DSP uitvoert, wordt de vraag met welke wettelijke regeling het behoud van traditionele vaartuigen en de traditionele vloot gediend is, niet gesteld. Naar deze vraag zou in het kader van de evaluatie van de Erfgoedwet nader onderzoek gedaan moeten worden.

5.5.1.5 Is aanwijzing als monument adequaat?

Bij een aanwijzing van cultureel erfgoed als monument kan een object niet zonder vergunning aangetast, grootschalig verbouwd, vernield of gesloopt worden. Aangewezen monumenten zijn daarmee beschermd in Nederland tegen teloorgang. Bij de ontwikkeling van wet- en regelgeving wordt rekening gehouden met de speciale zorg voor monumenten,

bijvoorbeeld bij ruimtelijke ontwikkelingen en bij verduurzamingsmaatregelen. Voor monumenten worden compenserende maatregelen afgesproken, waarvoor speciale financiering kan worden gerealiseerd. Niet alleen de eigenaar van een monument draagt zorg voor dit monument, maar het is een collectieve zorg geworden.

De problemen van de traditionele vloot, zoals geschetst in paragraaf 2.3, zijn meer in lijn met de bescherming die een aanwijzing als monument oplevert dan met plaatsing op de lijst van beschermde cultuurgoederen, zolang deze laatste geen enkele bescherming tegen teloorgang of steun voor onderhoud biedt in Nederland.

5.5.1.6 Helpt wettelijke bescherming bij de geschetste problemen van de vloot?

Het behoud van de traditionele vloot wordt niet alleen bedreigd door een gebrek aan erkenning en adequate wettelijke bescherming. De probleemanalyse in Hoofdstuk 3.2 geeft aan dat het maritiem erfgoed een flink aantal problemen kent en binnenkort voor meer grote uitdagingen staat. De diverse onderzoeksrapporten waarin deze problemen zijn onderzocht, bieden bruikbare adviezen om vooruit te komen. Deze onderzoeksrapporten roepen vaak op tot een betere erfgoedbescherming voor traditionele vaartuigen.

- A. **Financieringsmogelijkheden** – De BMC-rapporten ‘Onderzoek naar noodfonds’ en ‘De investeringsagenda van de zeilende beroepsvaart en hoe deze te financieren’³⁴ geven advies over mogelijkheden om het draagvermogen van de sector versterken:
 - Vernieuw het verdienmodel en benut innovatie en verduurzaming;
 - Werk aan ondernemerschap via een schippers-MBA
 - Versterk de interne en externe samenwerking;
 - Ontwikkel alternatieve financieringsbronnen via erfgoedbescherming, een kredietunie en crowdfunding.
- B. **Technische aanpassingen** - De BMC-rapporten tonen aan dat op de zeilende beroepsvloot grote opgaven afkomen, zoals afvalwaterverwerking, verduurzaming, refit, kimmen en vlak vernieuwen³⁵.
 - Het advies is om de samenwerking te versterken en om samen nieuwe financieringsmogelijkheden aan te boren en te ontwikkelen om deze technische aanpassingen te kunnen realiseren.
- C. **Verduurzamingsmaatregelen** – Het Erfgoedkwartiermakers-rapport ‘Verduurzaming erfgoedhavens Nederland’ laat zien dat het bewustzijn en de wil om te verduurzamen groeit, maar dat de route naar uitvoering nog bij velen onbekend is (zie Bijlage B).
 - Het advies is om samen te werken aan collectieve uitvoering via pilotprojecten zoals Verduurzaming Erfgoedhavens Nederland³⁶, zodat daarvoor ook RVO- en EU-subsidies te benutten zijn.
- D. **Positionering, bestemmingsontwikkeling en marketing** – Het NBTC – ‘Plan van aanpak varend erfgoed Nederland’ laat zien dat er een wenkend perspectief ligt: **Varend erfgoed als nationaal icoon.**

³⁴ <https://vbzh.nl/downloads/>

³⁵ ‘Beroepszeilvaart stevent af op de rotsen; Probleemanalyse: Vloot staat voor grote investeringen, waarvoor het draagvermogen ontbreekt’, Artikel in Schuttevaer 15 april 2022, <https://www.schuttevaer.nl/nieuws/cruise-en-chartervaart/2022/04/10/beroepszeilvaart-stevent-af-op-de-rotsen/>

³⁶ <https://erfgoedkwartiermakers.nl/projecten/project.cfm?seoTitle=verduurzaming-erfgoedhavens-nederland>

- Het NBTC-advies is om de opgave integraal aan te pakken via een gedeelde ambitie en samen te werken aan positionering, aanbod en promotie.
- E. **Samenwerking** – Al deze rapporten, zoals de BMC-rapporten, NBTC Plan van aanpak, MEC-rapport *‘Relaties tussen schip en wal’* en Erfgoedkwartiermakers-rapport *‘Historische maritieme cultuur’*, benadrukken het belang van interne en externe samenwerking, dus zowel binnen de sector maritiem erfgoed zelf als tussen de sector en externe partijen en overheden.
 - Het advies is: Versterk de slagkracht van de sector door samenwerking, verzameling van periodieke kerncijfers, en ontwikkeling van een **gezamenlijk lange termijn traject** met een coördinerend projectleider.
- F. **Erkenning en wettelijke bescherming** – Diverse rapporten, zoals de BMC-rapporten, het CELTH-rapport *‘De toekomst van de traditionele chartervaart: van bootverhuur naar zeilcruise’* en het Mobiel Erfgoed Centrum-rapport *‘Relaties tussen schip en wal’* noemen erkenning van gezaghebbende instanties en het verkrijgen van een wettelijke status als varend monument van belang. Erkenning en een wettelijke status tonen aan dat traditionele vaartuigen als waardevol worden gezien.
 - Het advies is om de randvoorwaarden en haalbaarheid van de wettelijke status van varend monument in kaart te brengen en contact op te zetten richting Rijksoverheid om aansluiting te vinden. NB Het voorliggende rapport *‘Verkenning wettelijke bescherming maritiem erfgoed’* gaat dieper in op de randvoorwaarden en de haalbaarheid van erkenning en wettelijke bescherming.
- G. **Definiëring van traditioneel vaartuig** – voor vastlegging wettelijke status (registratie). – Het rapport *‘Relaties tussen schip en wal’* en de BMC-rapporten wijzen op het belang van het hanteren van duidelijk gedefinieerde begrippen, zowel in wetgeving als in registratie, zodat monitoring beter mogelijk wordt.
 - Het advies is om aan de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed te vragen om hiervoor zorg te dragen.
- H. **Cultuurhistorische waardering** - voor alle vaartuigen van de traditionele vloot. – Al deze rapporten wijzen op het belang van de erkenning van de cultuurhistorische waarde van het maritieme erfgoed en traditionele vaartuigen.
 - Het advies is om een eenduidige en uitvoerbare wijze af te spreken waarop de cultuurhistorische waarde van maritiem erfgoed en traditionele vaartuigen wordt vastgelegd.
- I. **Registratie van schepen** - om verder onderzoek en monitoring te faciliteren. – Alle rapporten wijzen op de noodzaak van registratie van traditionele vaartuigen, zodat beargumenteerde en onderbouwde beleidsontwikkeling mogelijk wordt.
 - Het advies is om één (gekoppeld) register te gebruiken met verschillende selecties om alle traditionele vaartuigen, vloten van bepaalde typen en historische maritieme ensembles in te ontsluiten en vindbaar te maken.
- J. **Maatschappelijk benutten van traditionele vaartuigen** - bijvoorbeeld via inventarisaties³⁷ ten behoeve van omgevingsvisies en omgevingsplannen, programma’s zoals Faro³⁸, NBTC-voorstel van aanpak³⁹. Alle rapporten gaan in op de wenselijkheid en de kansen om traditionele vaartuigen maatschappelijk te benutten,

³⁷ Zie *‘Voor de boeg: Maritiem erfgoed in de provincie Utrecht’*, <https://www.voordeboeg.org>

³⁸ <https://www.cultureelerfgoed.nl/onderwerpen/erfgoedparticipatie-faro>

³⁹ Startnotitie - voorstel aanpak Nederlands Varend Erfgoed;

bijvoorbeeld als charterschip, maar ook vanwege de bijdrage aan de ruimtelijke kwaliteit van dorpen en steden.

- Het advies is om inventarisaties uit te voeren van maritieme ensembles en deze op te nemen in omgevingsvisies en omgevingsplannen.
- K. **Traditionele vaartuigen tot inspiratiebron maken** - bijvoorbeeld via koploperprojecten, pilotprojecten en programma's zoals de Erfgoed Deal⁴⁰. Het rapport '*Relaties tussen schip en wal*' beschrijft het pilotproject '*Toonbeelden van mobiel erfgoed*', het CELTH-rapport laat zien welke wensen en verwachtingen bezoekers van de chartervloot hebben, het boek '*Voor de boeg; Maritiem erfgoed in de provincie Utrecht*' (<https://www.voordeboeg.org/>) laat zien hoe maritieme ensembles de omgeving inspireren, het Erfgoed Deal-project '*Stadshaven Maassluis*' laat zien hoe traditionele vaartuigen de stadskern kunnen verduurzamen en aantrekkelijker kunnen maken.
 - Het advies is om met koploperprojecten en pilotprojecten aan te sluiten bij programma's, zodat vernieuwing en innovatie ontwikkeld en daarna breder geïmplementeerd kunnen worden.
- L. **Samenwerking** – Veel rapporten, zoals het BMC-rapport, NBTC Plan van aanpak, MEC-rapport '*Relaties tussen schip en wal*' en het Erfgoedkwartiermakers-rapport '*Historische maritieme cultuur*' geven hetzelfde advies:
 - Versterk de slagkracht van de sector door samenwerking, verzameling van periodieke kerncijfers en ontwikkeling van een gezamenlijk lange termijn traject met een coördinerend projectleider.

Op diverse fronten heeft de traditionele vloot problemen, die niet allemaal rechtstreeks verholpen kunnen worden met erkenning en wettelijke bescherming. Erkenning en wettelijke bescherming zijn echter wel, ook bij deze problemen, een adequaat hulpmiddel. Als een bepaalde groep cultureel erfgoed van overheidswege erkend is als waardevol cultureel erfgoed én als van overheidswege adequate wettelijke maatregelen zijn ingesteld om deze groep cultureel erfgoed vanwege zijn schoonheid, cultuurhistorische waarde of betekenis voor de wetenschap te behouden, zullen andere overheden, bedrijven en maatschappelijke organisaties eerder bereid zijn om in deze lijn te handelen. Alleen erkenning als cultureel erfgoed, zonder daarbij adequate beschermende rechtsmiddelen te ontwikkelen, blijkt onvoldoende effectief.

5.5.2 Voordelen van wettelijke bescherming

Er zijn twee mogelijke zoekrichtingen om te komen tot wettelijke bescherming van maritiem erfgoed: aanwijzing tot monument en plaatsing op de lijst van beschermd cultuurofgoed. Een derde wellicht meer hypothetische richting zou kunnen zijn om speciaal voor het maritiem erfgoed een aparte vorm van wettelijke bescherming te ontwikkelen, die niet leunt op de ruimtelijke monumentengedachte of de museale kunstgedachte. Deze optie wordt hier niet verder uitgewerkt, enerzijds omdat de kans dat de wetgever bereid is om specifiek voor traditionele vaartuigen een eigen wettelijke regeling te ontwikkelen bijzonder klein is, en anderzijds omdat het gebruik maken van of het aanpassen van bestaande wetgeving sneller gaat en meer kans maakt.

⁴⁰ <https://www.erfgoeddeal.nl/projecten/stedelijke-groei-en-krimp/stadshaven-maassluis>

5.5.2.1 Voordelen van aanwijzing tot monument

Om de voordelen van een aanwijzing tot monument aan te geven kan de situatie van maritiem erfgoed vergeleken worden met gebouwde monumenten, groen erfgoed, archeologisch erfgoed, en in het bijzonder met industrieel, agrarisch en religieus erfgoed.

Rijksmonumenten, provinciale en gemeentelijke monumenten zijn door de aanwijzing als monument wettelijk beschermd tegen aantasting, vernieling en sloop. Een eigenaar van een beschermd monument mag geen grote veranderingen aanbrengen aan het monument zonder daarvoor een vergunning te hebben. Het grote voordeel van de aanwijzing tot monument is dat de cultuurhistorische waarde in stand gehouden wordt.

Een eigenaar kan een aanwijzing als monument een voordeel of een nadeel vinden. De overheid helpt mee om de waarde van het monument te borgen, maar beperkt de eigenaar door de vergunningplicht in haar of zijn handelingsvrijheid. Daar staat echter ook wat tegenover:

- Kennis en advies is vanuit de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed voorhanden en de belangenbehartiging voor monumenten is goed geregeld.
- De monumentenstatus levert voor de eigenaar, naast het behoud van een waardevol object, ook toegang op tot diverse financiële regelingen. Eigenaren en aspirant-kopers kunnen voor een hypotheek, lening en duurzaamheidsadvies terecht bij het Nationaal Restauratiefonds. Voor onderhoud en restauratie is financiële ondersteuning mogelijk in de vorm van laagrentende leningen of subsidies.
- De economische waarde van monumenten is in de loop der tijd meer gestegen dan van vergelijkbare panden die geen monumentenstatus hebben. Het is een meer waardevaste investering geworden.

De erkenning en ondersteuning van monumenten is er pas gekomen na decennia strijd voor wettelijke monumentenbescherming voor gebouwd erfgoed. Via Stadsherstelorganisaties zijn veel bedreigde panden aangekocht en gerestaureerd. Ze worden nu behouden door de inkomsten uit verhuur. Door een Europees verdrag is er wettelijke bescherming van archeologisch erfgoed gekomen. Via belangenbehartiging is er wettelijke bescherming gekomen voor groen erfgoed en inmiddels is er ook voor groen erfgoed financiële ondersteuning voor instandhouding. Door een aantal erfgoed-ontwikkelorganisaties wordt ook industrieel erfgoed herbestemd en behouden. Via belangenbehartiging is er met financiële steun van het Rijk en enkele fondsen een Molenfonds en een Boerderijenfonds opgericht, die restauraties ondersteunen. Via belangenbehartiging en het Rijksprogramma Religieus Erfgoed hebben gemeenten met subsidiegeld Kerkenvisies uitgevoerd, om medegebruik of herbestemming van religieus erfgoed te stimuleren. De monumentenzorg biedt veel voorbeelden, waar de sector maritiem erfgoed uit kan putten. Leerpunten uit de monumentenzorg, die ook de traditionele vloot ingezet kunnen worden, zijn:

- Het groen erfgoed heeft een maatschappelijke kosten-baten analyse (MKBA) laten uitvoeren, die niet alleen inzichtelijk heeft gemaakt wat het onderhoud van groen erfgoed, zoals parken, kasteeltuinen, begraafplaatsen, verdedigingswerken, buitenplaatsen en landgoederen kost, maar ook wat deze cultuurlandschappen de samenleving opleveren. De investeringsagenda zeilende beroepsvaart, die in het BMC-rapport is toegelicht, kan een basis leveren en uitgebreid worden, enerzijds naar de hele traditionele vloot, maar anderzijds ook naar de maatschappelijke baten. Met een Traditionele Vloot-MKBA kan inzichtelijk gemaakt worden wie de investeringen betaalt en wie de baathebbers zijn, zodat een eerlijke herberekening gemaakt kan worden van kosten en baten.
- Het behoud van traditionele vaartuigen vraagt, net als historische molens en boerderijen, onderhoud en geld. Naast de mogelijkheden die het BMC-rapport schetst voor financiering van de zeilende beroepsvloot, zoals een kredietunie, is ook het ontwikkelen van een particulier fonds, zoals het Molenfonds en Boerderijfondsen, een optie om restauratie en verduurzaming van traditionele vaartuigen te stimuleren. Voor een Schepenfondsen kan een eigen stichting opgericht worden, die net als het Boerderijfondsen kan samenwerken met het Nationaal Restauratiefonds.
- De laatste jaren heeft de problematiek van onderbenutting en leegstand van kerkgebouwen veel aandacht gekregen. Kerkgebouwen hebben niet alleen een functie voor kerkgangers, maar zijn ook het gewaardeerde middelpunt van dorpen en wijken en karakteristieke herkenningspunten in het landschap. Daarom is in veel gemeenten, met steun van de Rijksoverheid, een Kerkenvisie opgesteld. Het doel is om kerkeigenaren, burger- en erfgoedorganisaties en overheden samen te brengen en een duurzame toekomstvisie te ontwikkelen, waarin kansen en belangen worden meegenomen. Voor het maritiem erfgoed kan een Traditionele Vloot-visie opgesteld worden, met een strategisch plan voor behoud en ontwikkeling van de traditionele vloot.
- Het verzilveren van het 'erfgoed'karakter heeft niet alleen kastelen en grachtenpanden erkenning, bescherming en steun opgeleverd, maar ook groen erfgoed, archeologisch erfgoed, industrieel erfgoed en immaterieel erfgoed. Het onderzoek van het Centre of Expertise Tourism, Leisure & Hospitality (www.CELTH.nl) in samenwerking met Traditionele Chartervaart Nederland (TCN), getiteld '*De toekomst van de traditionele chartervaart; van bootverhuur naar zeilcruise*', geeft het volgende advies in "Actie 7 'Verzilveren 'erfgoed'karakter: Een status als cultureel erfgoed, mobiel erfgoed of varend monument kan een schip extra waarde en betekenis geven. Cultureel erfgoed is veelal een verkregen status die wordt uitgegeven door gezaghebbende instanties als de Rijksoverheid, de EU of UNESCO voor zaken die passen binnen definities en voldoen aan de gestelde criteria. Dit kan uitzonderingen met zich meebrengen op gebied van belastingen om de lastendruk te verlichten of voor fysieke aanpassingen die het historische karakter verstoren of te kostbaar worden. Het behoud en de ontwikkeling van cultureel erfgoed kent ondersteuning op financieel vlak via fondsen en stichtingen en op organisatorisch vlak." Het benadrukken van de traditionele vloot als ons gemeenschappelijk

maritiem erfgoed en het inzicht geven in de cultuurhistorische waarde daarvan is een essentiële voorwaarde voor publiek en politiek draagvlak en steun vanuit de overheid.

- Een financieel argument voor een officiële status als monument is de waardestijging bij aanwijzing van woningen tot monument. Diverse onderzoeken (Ruijgrok, 2006), (Lazrak et al., 2014) (Marlet et al., 2015), (Middendorp, 2017) tonen aan dat bij woningen een waardestijging optreedt wanneer deze zijn aangewezen als monument; de stijging is groter bij rijksmonumenten dan bij gemeentelijke monumenten. Dit betekent dat er voor een woning met monumentenstatus een premie wordt betaald door kopers, ten opzichte van een vergelijkbare woning zonder monumentenstatus. De stijging verschilt per locatie en is niet constant over de jaren heen, maar grofweg is deze premie tussen de 5% en de 20%. Deze positieve indirecte effecten van monumenten worden volgens verschillende studies groter door de tijd heen (Angjellari-Dajci & Cebula, 2016; Koster & Rouwendal, 2015; Lazrak et al., 2014). Het ligt voor de hand om te veronderstellen dat traditionele vaartuigen, als deze aangewezen worden als monument, ook in financiële waarde zullen stijgen ten opzichte van een vergelijkbaar vaartuig zonder status.

5.5.2.2 Voordelen van plaatsing op lijst beschermd cultuurgoed

Om de voordelen van plaatsing op de lijst beschermd cultuurgoed aan te geven kan de situatie van het maritiem erfgoed vergeleken worden met kunstvoorwerpen en collecties.

De lijst beschermd cultuurgoed komt voort uit de zogenoemde WBC-lijst, die is opgesteld na de inwerkingtreding van de Wet tot Behoud van Cultuurbezit in 1985. Deze wet, die in 2016 is opgegaan in de Erfgoedwet, had als doel te voorkomen dat roerende voorwerpen van bijzondere cultuurhistorische of wetenschappelijke betekenis voor Nederland verloren gaan. Voorwerpen die op deze lijst zijn geplaatst, mogen niet onbelemmerd worden uitgevoerd. Er is toestemming nodig van de minister van OCW om op de lijst geplaatste voorwerpen te vervreemden, bezwaren, verhuren, ter veiling te brengen, in bruikleen te geven, of bij boedelscheiding toe te bedelen aan een niet-ingezetene. Ze mogen zelfs niet worden verplaatst, ook niet tijdelijk, zonder dat dit wordt gemeld. Uit deze beperking blijkt dat deze wet nooit bedoeld is geweest voor traditionele vaartuigen.

Deze wet was gericht op kunst en museale artefacten en collecties. De Wet tot Behoud van Cultuurbezit bevatte een opsomming van de te beschermen categorieën 'cultuur en wetenschap'. Het betrof: beeldende kunst (schilderkunst, prenten en tekeningen, kunstnijverheid, sculptuur, kerkelijke kunst); historie (maritieme geschiedenis, krijgsgeschiedenis, volkskunde, niet-westerse etnologie, archeologie, numismatiek); archivalia (handschriften, incunabelen en boeken); natuurlijke historie (geschiedenis der techniek, geschiedenis der natuurwetenschappen en der geneeskunde). Uit deze opsomming blijkt dat deze wet nooit bedoeld is geweest voor traditionele vaartuigen.

De 'wetenschappelijke en cultuurhistorische betekenis' werd nader uitgewerkt met de twee kernbegrippen: 'onvervangbaarheid' en 'onmisbaarheid'. Onvervangbaarheid betreft de zeldzaamheid van het voorwerp: zijn er in Nederland andere exemplaren van vergelijkbaar

gehalte en zo ja, hoeveel. Wettelijk criterium is dat er ‘geen of nagenoeg geen andere gelijke of gelijksoortige voorwerpen in goede staat in Nederland aanwezig zijn’. De onmisbaarheid wordt geconcretiseerd door de termen symboolwaarde, schakelfunctie en ijkwaarde; tenminste één van deze begrippen moet van toepassing zijn.

De symboolwaarde refereert aan de aantoonbare verbondenheid van het voorwerp met belangrijke feiten (personen of gebeurtenissen) uit de Nederlandse geschiedenis. De schakelfunctie houdt in dat het voorwerp een wezenlijk element is in een voor de wetenschapsbeoefening (inclusief cultuurgeschiedenis) in Nederland belangrijke ontwikkeling. Er is sprake van ijkwaarde, als een object van wezenlijk belang is voor het onderzoek of de kennis van andere belangrijke voorwerpen van kunst of wetenschap.

Ook uit de omschrijving van het kernbegrip ‘onvervangbaarheid’ blijkt dat deze wet nooit bedoeld is geweest voor traditionele vaartuigen. Net als voor kastelen, grachtenpanden, groen, archeologisch en industrieel erfgoed zou het vreemd zijn om deze pas als ‘onvervangbaar’ te typeren als er ‘geen of nagenoeg geen andere gelijke of gelijksoortige voorwerpen in goede staat in Nederland aanwezig zijn’. Niemand zou het redelijk vinden als Nederland slechts één kasteel, grachtenpand of fabriekspand zou willen behouden; noch is het redelijk om van traditionele vaartuigen te verlangen dat er slechts één behouden hoeft te blijven. Het oogmerk is immers om het maritieme ecosysteem te behouden. Als slechts een klein aantal ‘onvervangbare en onmisbare’ traditionele vaartuigen over zou blijven, kunnen er geen werven, havens en maritieme ambachten meer behouden blijven, wat het maritieme ecosysteem zou vernietigen en bovendien enorme schade zou toebrengen aan de kwaliteit van de fysieke leefomgeving.

Zoals eerder in dit rapport al is aangegeven, garandeert de Erfgoedwet met de lijst beschermde cultuurgoederen geen bescherming tegen vernietiging, beschadiging of verwaarlozing van de beschermde voorwerpen. Gezien de wettelijke doelstelling te voorkomen dat voorwerpen ‘teloorgaan voor het Nederlands cultuurbezit’ is hier sprake van een lacune. De term ‘behoud’ uit de wet zou niet alleen moeten betekenen dat een voorwerp aan deze zijde van de Nederlandse grens moet blijven, maar ook dat het binnen die grens in stand wordt gehouden en geconserveerd, analoog aan de regeling voor het onroerend erfgoed via de monumentenaanwijzing. Zo lang als dat niet in de wet geregeld wordt, blijken de ‘voordelen’ van plaatsing op de lijst beschermde cultuurgoederen in de praktijk nogal mager. Het enige voordeel dat uit onderzoeken blijkt, althans voor museale artefacten, is dat beschermde voorwerpen eerder in aanmerking komen voor een restauratiesubsidie.

Kortom, veel voordelen - ondanks de inzet van de minister om met behulp van de Commissie Pechtold en de Commissie Buma dat aannemelijk te maken dat deze route ook ingezet kan worden voor maritiem erfgoed - heeft de plaatsing op de lijst van beschermde cultuurgoederen dus niet voor de eigenaar, noch voor de samenleving.

5.5.2.3 Voordelen van een aparte vorm van wettelijke bescherming voor maritiem erfgoed

Dit onderzoek gaat niet nader in op de optie om een aparte vorm van wettelijke bescherming voor maritiem erfgoed te ontwikkelen, omdat dit niet realistisch geacht wordt, en omdat er adequate alternatieven voorhanden zijn. Daarom gaat deze paragraaf ook niet nader in op mogelijke hypothetische voordelen hiervan.

5.3 Negatieve consequenties van wettelijke bescherming

Een negatieve consequentie van wettelijke bescherming als monument kan zijn dat deze niet aan alle traditionele vaartuigen in dezelfde mate bescherming biedt. Wettelijke bescherming gaat niet alleen over de vraag hoe je kunt beschermen, maar ook over de vraag wát je wilt beschermen. Dat betekent dat de vraag gesteld moet worden: Wat sluit je in, wat sluit je uit. De kans dat alle +/- 6.000 traditionele vaartuigen ineens rijksmonument kunnen worden, of dat de hele traditionele vloot op de lijst van beschermd cultuurgoederen geplaatst wordt als beschermd collectie, is niet realistisch. Een opdeling in verschillende 'lagen' of deelverzamelingen is waarschijnlijker. Ter vergelijking: voor gebouwde monumenten is er een verdeling in rijksmonumenten, provinciale en gemeentelijke monumenten. Ook zijn er in sommige gemeenten beeldbepalende panden. Panden in een beschermd stads- en dorpsgezicht, die zelf niet zijn aangewezen als monumentaal of beeldbepalend pand, moeten bij plannen tot verbouwing of sloop wel met de cultuurhistorische waarden in het gebied rekening houden bij een vergunningaanvraag.

Een andere negatieve consequentie kan zijn dat eigenaren in meer of mindere mate beperkt worden in hun zeggenschap en handelingsvrijheid over hun traditionele vaartuig. Bij aanwijzing als monument zou voor grote veranderingen, verbouwingen en sloopplannen van het vaartuig een vergunning verplicht gesteld kunnen worden en bij ernstige aantasting of verwaarlozing van een vaartuig zou de eigenaar daarop aangesproken kunnen worden. Als een traditioneel vaartuig op de lijst beschermd cultuurgoed komt, zou een eigenaar een meldplicht kunnen krijgen voor verplaatsing van haar of zijn vaartuig en een vergunning moeten vragen om het vaartuig naar het buitenland te kunnen verkopen.

5.4 Randvoorwaarden om te komen tot wettelijke bescherming

Om te komen tot wettelijke bescherming moeten diverse randvoorwaarden gerealiseerd worden. Allereerst moet er een helder antwoord zijn op de vraag wat beschermd moet worden, tegen welke bedreiging en welke vorm van wettelijke bescherming daartegen adequaat is. Ook moet de wens tot wettelijke bescherming goed onderbouwd kunnen worden, door middel van registratie en waardering, inventarisatie, data en monitoring. Ook zal de overheid willen kunnen beoordelen of overheidsinterventie door middel van wetgeving gerechtvaardigd is. Daarbij zal de overheid kijken naar de rechtmatigheid, doeltreffendheid, doelmatigheid en uitvoerbaarheid van de voorgestelde interventie: wettelijke bescherming van maritiem erfgoed.

5.4.1 Wat moet beschermd worden waartegen

Het maritiem erfgoed bestaat uit materiële en immateriële aspecten die samen een maritiem ecosysteem vormen. De onderdelen van het maritieme ecosysteem kunnen op

verschillende manieren beschermd worden. De traditionele vaartuigen zijn de spil waar het hele maritieme stuurwiel om draait.

De vaartuigen maken veelal deel uit van materiële (a) historische maritieme ensembles, bestaande uit vaarwegen, havens, kades, bruggen, scheepswerven en havenpanden; deze ensembles kunnen beschermd worden via de Omgevingswet. De historische maritieme ensembles kunnen in de cultuurhistorische paragraaf van het bestemmingsplan c.q. omgevingsplan geborgd worden in het gemeentelijke beleid.

In en om deze ensembles functioneert een netwerk van (b) immateriële kennis, vaardigheden en gebruiken. Het immateriële aspect van deze historische maritieme ensembles kan geborgd worden door bijschrijving in de Inventaris Immaterieel Erfgoed Nederland.

De traditionele vaartuigen kunnen aangewezen worden als varend monument. Zij kunnen door gemeenten en provincies aangewezen worden als gemeentelijk of provinciaal varend monument op grond van een autonome verordening. Als de Erfgoedwet ook registergoederen toevoegt aan de definitie van 'monument' kunnen traditionele vaartuigen ook door het Rijk aangewezen worden als Rijksmonument.

Het maritiem erfgoed kan op deze wijzen beschermd worden tegen aantasting, vernieling en sloop in Nederland. Het is verstandig als de sector maritiem erfgoed nadenkt over een wenselijke segmentering van maritiem erfgoed, zodat een zo passend mogelijke bescherming tot stand gebracht kan worden, uitgaand van de cultuurhistorische waarde van de vaartuigen en ensembles.

5.4.2 Registratie, waardering en inventarisatie

Voor de registratie van traditionele vaartuigen worden diverse registers en lijsten gehanteerd, zoals het Bestand Historische Schepen van de LVBHB, het Register Varend Erfgoed Nederland (RVEN) van de FVEN, de ledenlijst van de BBZ, de ligplaatslijsten van de diverse museum- en erfgoedhavens. De RCE gebruikt het RVEN als bron voor de Erfgoedmonitor, op basis waarvan de periodieke Erfgoedbalans⁴¹ wordt opgesteld, die weer als basis dient voor het ontwikkelen van erfgoedbeleid door het ministerie van OCW. Het is raadzaam om ervoor te zorgen dat alle gegevens over traditionele vaartuigen, erfgoedhavens en historische maritieme ensembles, die in decentrale registers en lijsten zijn opgenomen, op één centrale plek bij elkaar gebracht en inzichtelijk gemaakt worden. Zie voor een uitwerking Bijlage D 'Registratie van traditionele vaartuigen'.

In de loop van de tijd zijn er diverse waarderingssystemen ontwikkeld om cultureel erfgoed te beschrijven en te waarderen. Het is raadzaam om ervoor te zorgen dat er een waarderingssysteem gehanteerd wordt dat voor de RCE herkenbare waarderingsskaders gebruikt en dat voor de sector maritiem erfgoed hanteerbaar is. Zie voor een uitwerking Bijlage C 'Waardering van traditionele vaartuigen'.

⁴¹ De RCE maakt elke vijf jaar een Erfgoedbalans op, gebaseerd op de Erfgoedmonitor. De meest recente Erfgoedbalans is uit 2017. In Bijlage E staat wat de Erfgoedbalans 2017 zegt over 'Mobiel erfgoed', waar de RCE ook maritiem erfgoed onder laat vallen.

Niet in elke provincie en gemeente is al een inventarisatie gehouden naar de vraag waar zich welk soort maritiem erfgoed bevindt en wat daarvan de geschiedenis en de cultuurhistorische, ruimtelijke en sociaaleconomische waarde is. Het is raadzaam om provincies en gemeenten te vragen om een inventarisatie op te stellen van de historische maritieme ensembles in hun gebied. Een inventarisatie brengt in beeld welk maritiem erfgoed zich waar bevindt, hoe de geschiedenis daarvan de ontwikkeling van een gebied heeft bepaald en hoe het nu gebruikt en in stand gehouden wordt om het te behouden voor de toekomst. Zo'n inventarisatie is een goede basis voor het opstellen van provinciaal en gemeentelijk beleid. Zo kunnen bijvoorbeeld in de omgevingsvisie van provincies en gemeenten en in het omgevingsplan (nu bestemmingsplan) historische maritieme ensembles opgenomen worden. Ze kunnen in het gemeentelijk beleid worden vastgelegd in de cultuurhistorische paragraaf die elke gemeente moet maken bij het opstellen van het omgevingsplan. De provincie Utrecht heeft recent zo'n provincie-brede inventarisatie op laten stellen: *'Voor de boeg; Maritiem erfgoed in de provincie Utrecht'*, ook als e-boek in te zien via <https://www.voordeboeg.org/>.

5.4.3 Data en monitoring

In Hoofdstuk 3 is in de situatieschets van het maritiem erfgoed in Nederland aangegeven dat er geen centrale registratie is van alle data die voor het overzicht van en inzicht in de omvang en de cultuurhistorische waarde van de traditionele vloot nodig zijn. Daardoor is een langjarige monitoring niet voorhanden. Er kunnen dus alleen beredeneerde uitspraken gedaan worden over feiten en cijfers en over de ontwikkeling van de traditionele vloot. Op grond van deze uitspraken kan gesteld worden dat de traditionele vloot in aantal achteruitgaat en dat de kwaliteit onder druk staat:

- De traditionele zeilvloot is tussen 2005 en 2021 gekrompen van 470 naar 403 vaartuigen, een krimp van 15%.
- De traditionele zeilvloot en visserijvloot hebben door de financiële crisis van 2008 en de coronacrisis van 2020 en 2021 veel minder omzet gehaald en dus veel minder kunnen investeren in onderhoud en verduurzaming.
- De particuliere traditionele vloot heeft door de invoering van het CvO-CBB en de invoering van de Wet verduidelijking voorschriften woonboten honderden vaartuigen in gevaar zien komen: nooit meer zelfstandig kunnen varen en/of verplichte bouwkundige aanpassingen die de cultuurhistorische waarde aantasten.
- Het maritieme ecosysteem als geheel draagt de gevolgen van de toenemende bedreigingen van de traditionele vloot.

Bij het verzamelen en monitoren van data is het Scheepskadaster, dat de eigendomsgegevens registreert, een bruikbare bron. Ook het AIS-systeem (Automatic Identification System), dat bedoeld is om overzicht en informatie te bieden via schepen onderling en met instanties aan de wal, en dat op CvO-CBB-plichtige schepen verplicht is, kan nuttige informatie leveren, als dit veiligheidssysteem ook voor onderzoeksdoeleinden gebruikt zou mogen worden.

Het is dringend gewenst om nader onderzoek te doen naar de beschikbare bronnen en de lacunes, zodat afspraken gemaakt kunnen worden over actualisering en completering van

data en monitoring. Gebrek aan actuele data door gebrekkige registratie, onderzoek en monitoring hindert het kwantitatief aantonen van de urgentie tot het ontwikkelen van adequaat beleid. Deze data zijn nodig om de actuele situatie en de ernst van de bedreigingen van de traditionele vloot te kunnen onderbouwen. Adequate registratie en monitoring is ook nodig om tijdig ontwikkelingen te kunnen signaleren en om de gevolgen van beleidsmaatregelen te kunnen onderzoeken.

5.4.4 Integrale afweging voor beleid en regelgeving

Wil de Rijksoverheid overwegen om te komen tot wetgeving, is het van eminent belang om aan te geven wat het probleem is en wat het te bereiken doel is. Bovendien moet daarbij duidelijk zijn waarom de overheid op dit punt zou moeten handelen. Overheidsinterventie moet gerechtvaardigd kunnen worden door het bestaan van een publiek belang. Het antwoord op de vraag 'wat rechtvaardigt overheidsinterventie' kan de volgende elementen bevatten:

- **Probleem** - De huidige zwakke rechtspositie maakt het maritiem erfgoed kwetsbaar en niet toekomstbestendig. De traditionele vloot neemt in omvang af en dat heeft negatieve gevolgen voor het hele materiële en immateriële maritieme ecosysteem.
- **Publiek belang** - Het publieke draagvlak voor maritiem erfgoed is groot. Een verdere negatieve ontwikkeling van het maritieme ecosysteem levert sociale, economische en cultuurhistorische schade op en werkt negatief op de kwaliteit van de fysieke leefomgeving.
- **Nuloptie** - Het maritiem erfgoed staat onder grote druk na diverse crises, zoals de financiële crisis van 2008 en de coronacrisis van 2020 en 2021, diverse bestaande problemen en voorziene opgaven in de nabije toekomst. Er zijn grote nog niet opgeloste problemen, zoals de afschaffing van de scheepshypotheek en de aanwijzing van varende woonschepen als bouwwerk, ondanks de uitzonderingspositie in de Wet verduidelijking voorschriften woonboten 2018. Er staan de traditionele vloot nieuwe grote en kostbare uitdagingen te wachten, zoals de verduurzaming, de afvalwaterbehandeling en de vervanging van vlak en kimmen. Wat gebeurt er als de overheid nu niet intervenueert? Als de overheid de rechtspositie van de traditionele vloot niet versterkt, gaat een groot deel van de traditionele vloot verloren door verwaarlozing, ombouw tot statische woonboot, sloop of uitvoer naar het buitenland.
- **Europese en internationale afspraken** - Internationale verdragen en aanbevelingen roepen lidstaten van de Europese Unie op om het behoud en gebruik van maritiem erfgoed te stimuleren. Diverse Europese landen beschermen en ondersteunen hun traditionele vloot actiever dan de Nederlandse overheid doet. De Rijksoverheid beschermt gebouwd, groen en archeologisch erfgoed en maritiem archeologisch erfgoed in Nederland wel, maar maritiem erfgoed en traditionele vaartuigen niet. Dat is niet in lijn met de Aanbeveling Nr. 1486 van de Raad van Europa. Een versterking van de rechtspositie van maritiem erfgoed in Nederland strookt met internationale afspraken.

- **Bescherming** - Naast de al gegeven erkenning van het maritiem erfgoed als waardevol cultureel erfgoed is nu ook de ontwikkeling van een effectief wettelijk beschermend instrumentarium nodig.
- **Monumentenbescherming als beste instrument** - Het instrument dat traditionele vaartuigen effectief kan beschermen tegen aantasting, vernieling en sloop in Nederland is toevoeging aan het systeem van monumentenbescherming. Met de aanwijzing tot monument maakt de overheid duidelijk dat objecten van algemeen belang zijn vanwege hun schoonheid, betekenis voor de wetenschap of cultuurhistorische waarde. Dit zou ook toegepast kunnen worden op traditionele vaartuigen die als registergoederen zijn opgenomen in het Kadaster⁴², dat de eigendomssituatie vastlegt. De aanwijzing tot monument maakt ook dat deze traditionele vaartuigen met hun ligplaats opgenomen worden in het bestemmingsplan c.q. omgevingsplan. Als het Rijk traditionele vaartuigen als registergoed kan aanwijzen als rijksmonument, kunnen ook provincies en gemeenten, zonder dat zij een creatieve en inventieve omweg moeten bewandelen, traditionele vaartuigen van regionaal of lokaal belang aanwijzen als provinciaal of gemeentelijk monument binnen hun reguliere erfgoedbeleid. Voor grote veranderingen aan zo'n aangewezen monumentaal vaartuig is dan dus ook een omgevingsvergunning nodig. Uit onderzoek naar gebouwde monumenten blijkt dat aanwijzing als monument het aangewezen instrument is om het monumentale karakter van een object of terrein op lange termijn te waarborgen. De aanpassing die ervoor nodig is om dit mogelijk te maken, is dat 'registergoederen' worden toegevoegd aan de definitie van 'monument' in de Erfgoedwet.
- **Rechtmatigheid, doelmatigheid, doeltreffendheid en uitvoerbaarheid** - De vraag welk beleidsinstrument het beste geschikt is voor het doel - het behoud van de traditionele vloot - moet ook de aspecten rechtmatigheid, doelmatigheid, doeltreffendheid en uitvoerbaarheid meewegen:
 - De rechtmatigheid van een instrument, zoals een monumentenaanwijzing, kijkt bijvoorbeeld naar de Grondwet, Unierechtelijke verplichtingen en algemene nationale wetgeving. Het lijkt niet voor de hand te liggen dat een monumentenaanwijzing van traditionele vaartuigen niet in overeenstemming zou zijn met hoger recht. Zo roept de Europese Verklaring van de Rechten van de Mens, in navolging van Artikel 27 van de Universele Verklaring van de Rechten van de Mens, op tot het recht om te genieten van kunst en cultuur. Cultuur moet worden beschermd. In Aanbeveling Nr. 1486 roept de Raad van Europa de lidstaten op om behoud, gebruik, educatie, plezier in en veilige bediening van hun historische schepen te stimuleren.
 - De doeltreffendheid of effectiviteit van een instrument, zoals een monumentenaanwijzing, bekijkt de wijze waarop en de mate waarin deze maatregel bijdraagt aan de gewenste doelstelling. Nederland heeft al ruim 60

⁴² Zie Bijlage G 'Registergoederen en Scheepskadaster' voor een verdere uitwerking van de werking van het Kadaster, het Scheepskadaster, de teboekstelling van schepen en de notariële controle op de eigendomsgegevens.

jaar ervaring met de bescherming van gebouwen middels een aanwijzing als monument sinds de eerste Monumentenwet in 1961, waarna historische gebouwen niet zomaar meer konden worden afgebroken. Na een modernisering van deze Monumentenwet in 1988 en de Modernisering Monumentenzorg in 2009 is deze wet in 2016 opgenomen in de Erfgoedwet. Ook verschillende Europese landen die hun maritiem erfgoed willen beschermen, kiezen voor een aanwijzing als monument. Geen enkel land heeft gekozen voor een uitvoerbeperking in de vorm van een plaatsing op een lijst van beschermde cultuurobjecten.

- De doelmatigheid of efficiëntie van een instrument, zoals een monumentenaanwijzing, kijkt naar de verhouding van de in te zetten (financiële) middelen en de te realiseren effecten. Voor verschillende soorten monumenten is een financiële bijdrage geregeld voor onderhoud en restauratie, bijvoorbeeld via de Sim, de Subsidieregeling instandhouding monumenten. Het is geen automatisme dat alle monumenten onder deze regeling, die nu al grote tekorten kent, kunnen vallen. De monumentenstatus maakt wel dat noodregelingen in het geval van evidente crises, ook voor de traditionele vloot, makkelijker toegankelijk gemaakt kunnen worden. Ook maakt de monumentenstatus een doeluitkering, bijvoorbeeld voor verduurzaming, beter realiseerbaar. Voor fondsen kan een aanwijzing als monument ook bruikbaar zijn als criterium.
- De uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid zijn in te schatten aan de hand van de wijze waarop de RCE tot nu toe de gebouwde, groene en archeologische monumenten heeft aangewezen. De volgende ervaringen dragen bij aan zicht op de uitvoerbaarheid en de handhaafbaarheid van de aanwijzing van monumenten:
 - De aanwijzing van monumenten is gedaan via het Monumenten Inventarisatie Project (MIP)⁴³, gevolgd door het Monumenten Selectie Project (MSP), uitgevoerd door de RCE na voordrachten van de provincies en de vier grote steden. Daarna zijn door het ministerie van OCW nog aparte beschermingsprogramma's ontwikkeld voor specifieke typen erfgoed, bijvoorbeeld voor erfgoed uit de wederopbouwperiode.
 - Er zijn diverse voorbeelden voorhanden van methoden voor inventarisaties, registraties en waardestellingen.
 - De sector maritiem erfgoed hanteert een particulier register van varend erfgoed, het Register Varend Erfgoed Nederland.
 - De rijksoverheid heeft op grond van het internationale ES-TRIN de onafhankelijke Stichting Adviesorgaan Traditionele Vaartuigen in het leven geroepen om te bekijken of een

⁴³ Het Monumenten Inventarisatie Project (MIP) was een initiatief van het Ministerie van Welzijn, Volksgezondheid en Cultuur om een landelijk overzicht te verkrijgen van de bouwkunst en stedenbouw uit de periode 1850-1940. Het MIP werd in de periode 1987-1994 uitgevoerd door de provincies en de vier grote steden, in samenwerking met de toenmalige Rijksdienst voor de Monumentenzorg (RDMZ).

traditioneel vaartuig de moeite van het behouden waard is, aan de hand van een set van kenmerken.

- Voor het mobiel erfgoed is met steun van de RCE en met inbegrip van de methodiek 'Op de museale weegschaal' het 'Waardestellend kader mobiel erfgoed' ontwikkeld.
- Een maatschappelijke kosten-baten analyse, waar verschillende voorbeelden van bestaan over erfgoed, kan licht werpen op de vraag of de investeringen in het aanwijzen van traditionele vaartuigen als monument opwegen tegen de maatschappelijke, sociale, economische en cultuurhistorische opbrengsten die deze opleveren.
- Met het opstellen van een 'Handreiking voor gemeenten', zoals die door de RCE voor diverse soorten erfgoed al in een serie zijn opgesteld, kan de RCE de mogelijkheden voor borging van het behoud van traditionele vaartuigen in het gemeentelijk beleid toelichten en bekend maken.
- Met de verwachte inwerkingtreding van de Omgevingswet, moeten alle gemeenten een omgevingsplan opstellen. Daarin moeten ze ook de manier waarop zij met hun erfgoed willen omgaan, opnemen in een cultuurhistorische paragraaf. Een 'Handreiking voor gemeenten' zou ook met het oog op de Omgevingswet gemeenten duidelijkheid kunnen verschaffen over de mogelijkheden die zij hebben om maritiem erfgoed, traditionele vaartuigen en historische maritieme ensembles in hun gemeentelijk beleid te kunnen borgen.

Hoofdstuk 6. Conclusies

Inleiding

Dit hoofdstuk behandelt de hoofdvraag zelf. De vraag naar welke wettelijke instrumenten denkbaar zijn om de vloot te behouden, leidt tot de achterliggende vraag tegen welke bedreigingen de vloot beschermd moet worden. Het antwoord op die vraag geeft antwoord op de vraag aan welke voorwaarden het wettelijke instrumentarium moet voldoen om de vloot adequaat te kunnen beschermen. Het hoofdstuk besluit met een conclusie over welk wettelijk instrumentarium de zwakke rechtspositie van de traditionele vloot kan versterken.

6.1 De hoofdvraag en de achterliggende vraag

De hoofdvraag van dit onderzoek luidt: **Welke wettelijke instrumenten zijn denkbaar om traditionele vaartuigen te beschermen en daarmee te behouden? Wat zijn daarvan de voor- en nadelen?**

Tijdens het onderzoek werd duidelijk dat er nog een vraag achter deze vraag ligt. De achterliggende vraag is: **Welke wettelijke bescherming heeft de traditionele vloot nodig tegen welke bedreiging?** De onderstaande tabel geeft aan wat de grootste bedreigingen zijn van de traditionele vloot, welk soort bescherming daartegen gewenst is en welk regime deze bescherming kan bieden:

Bedreiging	Bescherming	Regime
Aantasting, vernieling en sloop	Verbod op aantasting: vergunning voor veranderingen	Status door aanwijzing als monument
Onzichtbaarheid in beleid	Ondersteunend en stimulerend overheidsbeleid	Opnemen in ruimtelijk beleid, zoals cultuurhistorische paragraaf van bestemmingsplan c.q. omgevingsplan
Generieke wettelijke verplichtingen	Mitigerende en compenserende regelingen en zo nodig uitzonderingen	Status door aanwijzing als monument
Dure verduurzamingsmaatregelen	Financiële regeling	Status door aanwijzing als monument
Crises met als gevolg grote inkomstenderving	Noodsteun	Status door aanwijzing als monument

De traditionele vloot heeft een wettelijk beschermend regime nodig om behouden te blijven, dat aan de volgende voorwaarden voldoet:

- Aantasting, vernieling en sloop van traditionele vaartuigen tegengaan;
- Een ondersteunend en stimulerend overheidsbeleid faciliteren;

- Mitigerende en compenserende maatregelen mogelijk maken voor wettelijke verplichtingen, bijvoorbeeld op het gebied van veiligheid en milieu, die de cultuurhistorische waarde van traditionele vaartuigen behouden;
- Financiële regelingen openstellen voor verduurzamen van de traditionele vloot;
- Noodsteun mogelijk maken in het geval van een evidente crisis.

Het regime dat past bij de gewenste bescherming tegen de belangrijkste bedreigingen is een wettelijke status als varend monument, als zodanig aangewezen door een gezaghebbende instantie, die daarmee aantoont dat traditionele vaartuigen als waardevol worden gezien.

De Erfgoedwet kan deze wettelijke status mogelijk maken, door 'registergoederen' toe te voegen aan de definitie van 'monument'. Daarmee erkent de overheid dat zij traditionele vaartuigen waardevol en van algemeen belang vindt vanwege schoonheid, betekenis voor de wetenschap of cultuurhistorische waarde.

Daarmee geeft de Erfgoedwet, die aangeeft wát de overheid wil beschermen, tevens aan dat maritiem erfgoed ook binnen de Omgevingswet, die aangeeft hóe de overheid erfgoed wil beschermen, beschermd moet worden binnen het ruimtelijke beleid van rijk, provincies en gemeenten.

6.2 Welke wettelijke instrumenten zijn denkbaar om traditionele vaartuigen te beschermen en daarmee te behouden?

De meest kansrijke wettelijke instrumenten om traditionele vaartuigen te wettelijk beschermen volgen uit de Erfgoedwet en de Omgevingswet. Deze opties worden eerst nader toegelicht.

Er zijn ook beleidsmatige instrumenten denkbaar die traditionele vaartuigen beschermen en daarmee behouden; deze worden daarna besproken.

6.2.1 Wettelijke instrumenten volgend uit de Erfgoedwet

Zoals in Hoofdstuk 4 is aangegeven, onderscheidt de Erfgoedwet een regime voor monumenten (een ruimtelijke benadering) en een regime voor cultuurgoederen (een museale benadering). Er is dus een verschil in benadering van cultureel erfgoed binnen de Erfgoedwet. Beide regimes beschermen cultureel erfgoed, het overkoepelende begrip voor alle soorten erfgoed, op een heel andere wijze.

Van belang daarbij zijn de definities die de Erfgoedwet hanteert in Artikel 1.1 Begripsbepalingen:

“cultureel erfgoed: uit het verleden geërfde materiële en immateriële bronnen, in de loop van de tijd tot stand gebracht door de mens of ontstaan uit de wisselwerking tussen mens en omgeving, die mensen, onafhankelijk van het bezit ervan, identificeren als een weerspiegeling en uitdrukking van zich voortdurend ontwikkelende waarden, overtuigingen, kennis en tradities, en die aan hen en toekomstige generaties een referentiekader bieden;

cultuurgoed: roerende zaak die deel uitmaakt van cultureel erfgoed;

monument: onroerende zaak die deel uitmaakt van cultureel erfgoed;”

Aanwijzing als rijksmonument kan plaatsvinden als een monument of archeologisch monument van algemeen belang is vanwege schoonheid, betekenis voor de wetenschap of cultuurhistorische waarde.

Aanwijzing als beschermd cultuurgoed kan plaatsvinden als een cultuurgoed van bijzondere cultuurhistorische of wetenschappelijke betekenis of uitzonderlijke schoonheid is én dat als onvervangbaar en onmisbaar behoort te worden behouden voor het Nederlandse cultuurbezit.

Aanwijzing als beschermde verzameling kan plaatsvinden als een verzameling van bijzondere cultuurhistorische of wetenschappelijke betekenis is én die als geheel, of door een of meer van de cultuurgoederen die een wezenlijk onderdeel van de verzameling zijn, als onvervangbaar en onmisbaar behoort te worden behouden voor het Nederlandse cultuurbezit.

De Rijksoverheid erkent de maatschappelijke waarde van cultureel erfgoed, maar gaat verschillend om met de bescherming van monumenten en van beschermde cultuurgoederen:

Cultureel erfgoed		
Soort erfgoed	Monument	Beschermd cultuurgoed
Oorsprong	Monumentenwet	Wet tot Behoud van Cultuurbezit
Doelgroep	Bedoeld voor gebouwen, inmiddels ook voor groen en archeologisch erfgoed	Bedoeld voor museale objecten en collecties
Doel	Erfgoed in goede staat houden door beheer en behoud te regelen	Erfgoed in Nederland houden
Oogmerk	Bescherming tegen aantasting, verbouwing, vernieling en sloop	Bescherming tegen verkoop naar buitenland
Uitgangspunt	Een monument is locatie-gebonden => onroerende zaak	Een cultuurgoed kan het land verlaten => roerende zaak
Voorwaarde	Van algemeen belang vanwege schoonheid, betekenis voor de wetenschap of cultuurhistorische waarde	Van cultuurhistorische of wetenschappelijke betekenis of uitzonderlijke schoonheid en onvervangbaar en onmisbaar

Werkwijze	Vergunning nodig voor aanpassingen, veranderingen, wijzigingen en sloop	Vergunning nodig voor verplaatsing en voor uitvoer
Bescherming	Bescherming werkt via vergunning voor wijzigingen en via aanschrijving bij ernstige verwaarlozing	Bescherming werkt via aankoop door de staat bij voornemen van verkoop, waarna de staat verantwoordelijk wordt voor het behoud en onderhoud
Doorwerking in ruimtelijk beleid	Monumenten worden opgenomen in bestemmingsplan c.q. omgevingsplan	Beschermde cultuurgoederen en collecties worden niet opgenomen in ruimtelijk beleid
Register	Opname in Rijksmonumentenregister	Opname in register beschermde cultuurgoederen en beschermde verzamelingen
Instandhouding	Instandhoudingssubsidie via Sim	Geen bijdrage voor instandhouding
Verduurzaming	Financiële tegemoetkomingen bij verduurzaming	Geen bijdrage bij verduurzaming

6.2.1.1 Opties voor aanwijzing van traditionele vaartuigen als varend monument

Rijksmonument

Het aanwijzen van traditionele vaartuigen als beschermd rijksmonument kan mogelijk worden, als de definitie van 'monument' in de Erfgoedwet wordt aangepast naar: 'onroerende zaak die of registergoed dat deel uitmaakt van cultureel erfgoed'. Dit biedt bescherming tegen aantasting, vernieling en sloop in Nederland.

De Rijksoverheid heeft de mogelijkheid om de Erfgoedwet en de definitie van 'monument' aan te passen door registergoederen toe te voegen.

De evaluatie van de Erfgoedwet, die in 2021-2022 wordt uitgevoerd door middel van een beleidsdoorlichting, is een moment waarop een voorstel voor wijziging van de wet kan worden ingebracht. De staatssecretaris van Cultuur stuurt haar beleidsbrief eind 2022 naar de Tweede Kamer.

Gemeentelijk of provinciaal varend monument

Gemeenten en provincies kunnen traditionele vaartuigen nu al aanwijzen als gemeentelijk of provinciaal varend monument, indien zij daarvoor een aparte verordening maken.

Beschermd stads- of dorpsgezicht

Traditionele vaartuigen kunnen opgenomen worden als onderdeel van een beschermd stads- of dorpsgezicht, door deze op te nemen in de cultuurhistorische paragraaf van het bestemmingsplan c.q. omgevingsplan. Hier kunnen gemeenten op gewezen worden, bijvoorbeeld via een 'Handreiking voor gemeenten'.

Historisch maritiem ensemble

Traditionele vaartuigen kunnen als onderdeel van een historisch maritiem ensemble opgenomen worden in een bestemmingsplan c.q. omgevingsplan, door deze op te nemen in de cultuurhistorische paragraaf van het bestemmingsplan c.q. omgevingsplan. Hier kunnen gemeenten op gewezen worden, bijvoorbeeld via een 'Handreiking voor gemeenten'.

6.2.1.2 Opties voor aanwijzing van traditionele vaartuigen als beschermd cultuurgoed

Beschermd cultuurgoed

Het aanwijzen van traditionele vaartuigen als beschermd cultuurgoed is binnen de Erfgoedwet mogelijk. Dit biedt geen bescherming tegen aantasting, vernieling en sloop in Nederland. Dit werpt een dam op tegen verplaatsing in Nederland tegen en verkoop naar het buitenland, mits het vaartuig op de lijst van aangewezen beschermde cultuurgoederen is geplaatst.

NB - Gemeenten en provincies kunnen cultuurgoederen in principe ook aanwijzen en op een gemeentelijke of provinciale lijst zetten, maar alleen bij cultuurgoederen in eigen bezit of onder eigen hoede. De VNG adviseert gemeenten om geen cultuurgoederen van particuliere eigenaren op een gemeentelijke lijst te zetten, omdat er geen rechtsmiddel is om de naleving ervan af te dwingen.

Beschermde verzameling

De traditionele vloot kan in principe ook in zijn geheel aangewezen worden als beschermde verzameling, waarbij de werking van deze bescherming geldt voor alle onderdelen van de verzameling. Dit biedt geen bescherming tegen aantasting, vernieling en sloop in Nederland. Dit werpt een dam op tegen verplaatsing in Nederland en tegen verkoop naar het buitenland van de verzameling dan wel delen van de verzameling.

6.2.2 Bescherming volgens uit de Binnenvaartwet

Beoordeling als traditioneel vaartuig door Stichting ATV

Vaartuigen die geen CvO-CBB hebben of die deze niet op tijd hebben laten verlengen, kunnen door de Stichting ATV (Adviesorgaan Traditionele Vaartuigen) erkend worden als traditioneel vaartuig. De Stichting ATV kijkt of het schip het waard is om behouden te blijven.

Erkenning en omschrijving van traditionele vaartuigen staat nu, op grond van Europese regelgeving ES-TRIN, alleen in de Binnenvaartwet. Dit zou ook in de Erfgoedwet opgenomen moeten worden.

6.2.3 Bescherming volgens uit Europees beleid

De Aanbeveling Nr. 1486 van de Raad van Europa zou uitgebreid moeten worden met een Europese Richtlijn of een Europese Conventie over het behoud van traditionele vaartuigen.

6.3 Conclusie over wettelijke instrumenten

Het Kabinet heeft bij de totstandkoming van de Erfgoedwet het maritiem erfgoed wel erkend als cultuurhistorisch waardevol erfgoed, maar hier nog geen adequaat wettelijk beschermend instrumentarium aan gekoppeld.

Aan de door de sector maritiem erfgoed genoemde problemen ligt ten grondslag de zwakke rechtspositie van traditionele vaartuigen, als gevolg van het ontbreken van een wettelijk beschermend instrumentarium voor maritiem erfgoed.

Het ontwikkelen van wettelijk beschermend instrumentarium is dus gewenst. Een visie op de cultuurhistorische, ruimtelijke en sociaaleconomische waarde van traditionele vaartuigen, op de traditionele vloot als geheel en op de samenhang daarvan met het maritieme ecosysteem zou daarbij het uitgangspunt moeten zijn.

De publieke waardering voor het maritiem erfgoed is hoog. De vele maritieme evenementen, de Bruine Vloot, de ruim 40 museumhavens in Nederland en de rondvaarten met historische salonvaartuigen hebben een ruime belangstelling van het publiek. Sail Amsterdam is het grootste evenement van Nederland met meer dan 2 miljoen bezoekers. De sociaaleconomische opbrengst van het maritiem erfgoed is aanzienlijk. Het behoud van de traditionele vloot is daarmee te kenschetsen als van algemeen belang. Het algemeen belang is een reden voor overheidsbemoediging en rechtvaardigt overheidsinterventie indien de belangen van het maritiem erfgoed evident geschaad worden.

De Rijksoverheid heeft traditionele vaartuigen tot nu toe steeds gerekend tot de roerende zaken en stelt dat daarom een aanwijzing als monument niet mogelijk is. Het is de vraag of die stellingname nog langer te rechtvaardigen is, gezien het feit dat er een alternatief denkbaar en mogelijk is, namelijk traditionele vaartuigen beschermen door aanwijzing als monument, door 'registergoederen' toe te voegen aan de definitie van 'monument' in de Erfgoedwet.

De mogelijke repliek dat traditionele vaartuigen wellicht ook als beschermd cultuurgoed kunnen worden aangewezen, faalt, omdat dit, gezien de problemen en uitdagingen van de traditionele vloot, geen adequaat wettelijk instrument is. Het grootste probleem is niet de dreigende uitverkoop naar het buitenland. Dit zou hooguit een onverhoopt gevolg kunnen zijn van onvoldoende adequate wettelijke bescherming en mogelijkheden, faciliteiten en ondersteuning om traditionele vaartuigen in Nederland te kunnen behouden en gebruiken. Het opwerpen van een belemmering voor verplaatsing binnen Nederland en verkoop naar het buitenland helpt niet tegen dreigende aantasting en sloop in Nederland. De grootste problemen zijn het gevolg van het ontbreken van een adequaat beschermend regime voor de bescherming van de vloot tegen aantasting, vernieling en sloop in Nederland. Nodig is een adequaat wettelijk instrumentarium, dat een passende en effectieve bescherming en benadering van traditionele vaartuigen in het cultuurhistorische en ruimtelijk beleid in Nederland bevordert.

Een passende en effectieve bescherming van traditionele vaartuigen in Nederland kan bestaan uit een aantal elementen:

1. Het Rijk zou traditionele vaartuigen als rijksmonument kunnen aanwijzen. Voorwaarde hiervoor is een aanpassing van de definitie van 'monument' in de Erfgoedwet door de toevoeging van 'registergoederen' aan 'onroerende zaken'. Dit zou kunnen gelden voor traditionele vaartuigen die van nationaal belang zijn.
2. Het Rijk kan in overleg met de VNG een 'Handreiking voor gemeenten' opstellen in het kader van de invoering van de Omgevingswet, waarin de beleidsmogelijkheden van gemeenten, zoals hieronder beschreven in de punten 3 – 8, worden toegelicht. Zie hiervoor ook het rapport 'Relaties tussen schip en wal; Verkenning historische maritieme ensembles' van het Mobiel Erfgoed Centrum.
3. Gemeenten (of provincies) kunnen traditionele vaartuigen aanwijzen als 'gemeentelijk (of provinciaal) varend monument'. Dit zou kunnen gelden voor traditionele vaartuigen die van lokaal of regionaal belang zijn. Dit kan via twee routes:
 - a. Gemeenten (en provincies) kunnen een autonome verordening opstellen, waarin zij opnemen op grond waarvan zij traditionele vaartuigen kunnen aanwijzen als gemeentelijk of provinciaal varend monument. Deze verordening kan, zolang de Erfgoedwet niet is aangepast) niet verwijzen naar de gemeentelijke of provinciale erfgoedverordening, omdat deze is gebaseerd op de Erfgoedwet.
 - b. Gemeenten (en provincies) zouden traditionele vaartuigen kunnen aanwijzen als gemeentelijk of provinciaal monument met een verwijzing naar de erfgoedverordening en de Erfgoedwet, op voorwaarde dat de Erfgoedwet wordt aangepast en 'registergoederen' ook kunnen worden aangewezen als 'monument'.
4. Rijk, provincies en gemeenten kunnen het belang van het behoud van het maritiem erfgoed in hun gebied opnemen in hun omgevingsvisies.
5. Gemeenten kunnen het maritiem erfgoed in hun gebied opnemen in de cultuurhistorische paragraaf van hun bestemmingsplannen c.q. omgevingsplannen. Als de Omgevingswet van kracht wordt, kunnen zij daarbij verwijzen naar een evenwichtige toedeling van functies aan locaties.
6. Gemeenten en provincies kunnen inventariseren welk maritiem erfgoed er in hun gebied aanwezig is en hun maritieme historische ensembles in samenhang met hun ruimtelijke context beschrijven door hiervoor een gebiedsbiografie op te stellen.
7. Gemeenten kunnen het maritiem erfgoed en de traditionele vaartuigen die in hun gebied onderdeel uitmaken van een beschermd dorps- of stadsgezicht opnemen in het daarbij behorende beschermende bestemmingsplan c.q. omgevingsplan.

8. Gemeenten kunnen welstandsbeleid ontwikkelen voor woonschepen, passagiersvaartuigen, bedrijfsvaartuigen en pleziervaartuigen en hiervoor historische schepenbeleid en welstandscriteria ontwikkelen. Daarmee kunnen zij ook sturen op het behoud van de cultuurhistorische waarden van traditionele vaartuigen die niet in museumhavens liggen of geen deel uitmaken van een historisch maritiem ensemble.
9. De traditionele passagiersvaartuigen, zoals de chartervloot, de visserijvloot, de salonvaartuigen en de historische rondvaartboten, kunnen de maritiem erfgoedsector door middel van positionering, bestemmingsontwikkeling en marketing ontwikkelen en versterken, zoals het NBTC adviseert, en hun financiële situatie versterken door te werken aan alternatieve financieringsbronnen en ondernemerschap, zoals het BMC-rapport aanraadt.
10. De particuliere eigenaren van traditionele vaartuigen en hun behoudsorganisaties kunnen zorgen voor registratie van traditionele vaartuigen samen met de passagiersvaartuigen werken aan een jaarlijks overzicht van feiten en cijfers over de gehele traditionele vloot. Dit overzicht kan opgenomen worden in de Erfgoedmonitor en de Erfgoedbalans van de RCE en de Monitor Nederlands Maritiem Cluster van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Monitoring geeft argumenten en onderbouwing voor beleidsontwikkeling.
11. De behoudsorganisaties, de BBZ, ambachtslieden, scheepswerven en maritieme evenementen kunnen samen werken aan de voordracht voor plaatsing van de historische maritieme cultuur op de Inventaris Immaterieel Erfgoed Nederland, zoals het rapport van de Erfgoedkwartiermakers met het 'Maritieme Erfgoedgemeenschap Stuurwiel' toelicht.
12. De maritieme musea en provinciale erfgoedhuizen kunnen de BBZ, behoudsorganisaties en museumhavens adviseren bij de registratie en cultuurhistorische waardering van hun traditionele vaartuigen, bij de inventarisatie van historische maritieme ensembles en bij het opstellen van een jaarlijks overzicht van feiten en cijfers.
13. De museumhavens, historische havens of erfgoedhavens en de Schepencarrousel kunnen hun krachten bundelen en het voortouw nemen in het laten opnemen van historische maritieme ensembles in de cultuurhistorische paragrafen van gemeentelijke bestemmingsplannen c.q. omgevingsplannen.

Op deze wijze kunnen diverse partijen elk op hun eigen wijze en naar hun eigen functie en mogelijkheden ertoe bijdragen dat het unieke en veelzijdige maritiem erfgoed dat zo kenmerkend is voor Nederland behouden en gebruikt blijft en daarmee maatschappelijke waarde toevoegt voor iedereen.

Aan een aantal van deze elementen wordt al gewerkt, maar het ontbreken van adequaat wettelijk instrumentarium voor de bescherming van traditionele vaartuigen in Nederland werkt verwarrend, vertragend en versnipperend. Als er wel een adequate wettelijke

bescherming van traditionele vaartuigen in Nederland geregeld wordt, kunnen al deze partijen effectiever aan deze elementen werken en kan het historische maritieme ecosysteem van Nederland in stand blijven. De oplossing voor de instandhouding van het maritieme ecosysteem ligt niet bij de invoering van één maatregel, maar bij de samenhang in de uitvoering van de maatregelen die hierboven beschreven staan.

Hoofdstuk 7. Plan van aanpak

Inleiding

Dit laatste hoofdstuk bevat het advies aan de opdrachtgever over een plan van aanpak om de positie van de traditionele vloot te versterken. Het hoofdstuk zet kort op een rij voor welke uitdagingen de traditionele vloot staat, welke hulpmiddelen daarvoor in beeld zijn en welke organisaties zich willen inzetten voor een betere positie van de traditionele vloot.

Tenslotte gaat dit hoofdstuk nader in op de stappen die de sector maritiem erfgoed kan zetten om de zwakke rechtspositie van de traditionele vloot te verbeteren en te komen tot adequate wettelijke bescherming en beleidsmatige borging.

7.1 Uitdagingen

De traditionele vloot staat voor grote uitdagingen, waar ook al een aantal stappen in zijn gezet om vooruit te komen. Deze uitdagingen en de gegeven adviezen zijn:

- Zichtbaarheid - Positionering, productontwikkeling en communicatie
- Technische zaken - Verduurzaming, afvalwaterverwerking, vernieuwing vlak en kinnen
- Financiële middelen – Kredietunie, pilotprojecten en koploperprogramma's, RVO-subsidies, noodsteunregelingen
- Samenwerking - Slagkracht via 'Coalition of the willing'
- Juridische en beleidsmatige positie - Wettelijke bescherming en beleidsmatige borging

7.2 Samen werken aan een missie-gedreven aanpak van maritiem erfgoed

In veel onderzoeksrapporten staat het advies aan de sector om samen te werken, intern binnen de sector en tussen de sector en externe partners en overheden. Dat zou kunnen aan de hand van een samen opgestelde Traditionele Vloot-visie, een strategisch plan met een missie (waartoe zijn wij op aarde), een visie (waar willen we over 5 of 10 jaar zijn) en een strategie (wat gaan we doen om daar te komen). Haak daarbij aan op de grote maatschappelijke opgaven, waar ook de traditionele vloot een bijdrage aan kan leveren.

7.2.1 Missie-gedreven aanpak met maritiem erfgoed

De traditionele vloot heeft veel meer in huis dan alleen haar cultuurhistorische waarde. Maritiem erfgoed heeft op diverse fronten maatschappelijke waarden, die de sector maritiem erfgoed kan inzetten. De traditionele vloot, die bestaat uit diverse soorten vaartuigen en diverse functies en eigenaren, zal sterk in moeten zetten op meervoudige waardecreatie. Behoud en gebruik van maritiem erfgoed biedt een bijdrage aan de volgende maatschappelijke opgaven:

- duurzame vormen van toerisme en recreatie
- duurzaam transport, bijvoorbeeld op hernieuwbare wind- en zonne-energie
- woningopgave en binnenstedelijke verdichting
- circulair hergebruik van cultureel erfgoed
- behoud van karakteristiek van Nederland als maritiem land met water, vaartuigen en historische maritieme ambachten

7.2.2 Realiseren van uitvoeringskracht

Essentieel is een strategische visie die partijen enthousiasmeert en die maatschappelijk goed geworteld is. Uitvoeringskracht gaat om een samenspel tussen private, maatschappelijke en publieke partners.

7.2.3 Het momentum is nu

De sector maritiem erfgoed heeft een paar zware jaren achter de rug, maar ziet ook dat er een wellicht nog zwaardere periode aankomt. Dat wordt breder opgemerkt en erkend dan alleen binnen de sector zelf. Daarom biedt de huidige zorgelijke situatie de traditionele vloot juist nu ook unieke kansen:

- **Urgente maatschappelijke vraagstukken** – Coronacrisis, verduurzamingsopgave (voor motor en vuilwater, lopend onderhoud, vlak en kimmen, refit), klimaat (duurzaam transport en duurzame recreatie), opleiding en werkgelegenheid (overname door jongere generatie en starters).
- **Zichtbare bestuurlijke verantwoordelijken** – Bestuurlijk overleg Bruine Vloot, voorbeeldprovincies en -gemeenten, zoals de Provincie Utrecht en de gemeenten Bunschoten, Maassluis, Harlingen en Enkhuizen.
- **Actieve communicatie** – NBTC-plan.
- **Aansprekende inhoudelijke visies** – Voor de boeg; Maritiem erfgoed in de provincie Utrecht, Erfgoed Deal-project Stadshaven Maassluis, Groene Zeeuwse Compagnie, Green Shipping Waddenzee, Sustainable Development Goals (opgesteld door de Verenigde Naties en omarmd door de Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG) als werelddoelen voor duurzame ontwikkeling), Monitor Brede Welvaart (graadmeter voor alles wat mensen van waarde vinden, uitgewerkt door de drie planbureaus (Planbureau voor de Leefomgeving, Sociaal Cultureel Planbureau en het Centraal Planbureau) en het CBS).
- **Financiële strategieën** – Kredietunie, programma Erfgoed Deal, RVO-, verduurzamings- en EU-subsidies, Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens.
- **Effectieve wettelijke instrumenten** – Wettelijke bescherming traditionele vaartuigen als registergoederen in de Erfgoedwet, borging historische maritieme ensembles door middel van de Omgevingswet, borging van de historische maritieme cultuur door opname in de Inventaris Immaterieel Erfgoed Nederland.
- **Timing** – Evaluatie van de Erfgoedwet, invoering van de Omgevingswet.

7.3 Het ijzer smeden als het heet is

Op dit moment concluderen ook de door ons geraadpleegde juridische experts dat de volgende stappen mogelijk zijn:

1. **Erfgoedwet** – Definitie ‘monument’ wijzigen, door toevoeging van ‘registergoederen’ ter opneming van een beschermingsregime voor historische/traditionele (lucht)vaartuigen.
2. **VNG-Richtlijn** – Handreiking voor opname maritiem erfgoed in cultuurbewoud en omgevingsbeleid, inpassing in ruimtelijke ordening.
3. **Autonome** gemeentelijke of provinciale **verordening** met faciliterende/stimulerende maatregelen op lokaal niveau.

Ad 1 – Stappenplan wijziging Erfgoedwet

Het ministerie van OCW en de RCE voeren op dit moment een beleidsdoorlichting ten behoeve van de evaluatie van de Erfgoedwet uit. Daarvoor heeft het ministerie het adviesbureau DSP ingezet. DSP heeft met 60 experts in het veld gesprekken gevoerd, aan de hand van twee vragenlijsten. De ene lijst bevatte vragen over beschermde cultuurgoederen; deze lijst is voorgelegd aan experts die onder het museale regime vallen. De andere lijst bevatte vragen over aangewezen monumenten; deze lijst is besproken met organisaties uit de monumentenzorg. De vraag is dus niet gesteld of er ook soorten erfgoed tussen wal en schip vallen, juist door het schisma tussen deze twee verschillende regimes.

Op dit moment is het nog mogelijk om een gesprek aan te vragen met OCW hierover. Het ministerie van OCW bereidt nu een reactie voor op het rapport van DSP. De staatssecretaris van OCW zal de Tweede Kamer in december 2022 informeren over de uitkomsten van de evaluatie van de Erfgoedwet en haar voornemens voor eventuele aanpassingen. Daarom is het ook raadzaam om een brief te schrijven aan staatssecretaris Gunay Uslu van OCW om de lacune in het onderzoek van DSP aan te geven. Deze brief kan ook het voorstel bevatten voor aanpassing van de Erfgoedwet door ‘registergoederen’ toe te voegen aan de definitie van ‘monument’. De brief kan ter informatie ook aan de Tweede Kamerleden worden gestuurd. Wellicht is het Bestuurlijk overleg Bruine Vloot bereid om de brief te onderschrijven. Ook kan gevraagd worden naar aanvullend onderzoek naar de doeltreffendheid van de Erfgoedwet en met name de splitsing in twee soorten cultureel erfgoed met twee aparte beschermingsregimes, met name met betrekking tot de traditionele vloot.

Het ministerie van OCW heeft tijdens het Bestuurlijk overleg Bruine Vloot aangegeven graag naar de uitkomsten van het onderzoek naar de mogelijkheden voor juridische bescherming van het maritiem erfgoed in het onderhavige rapport ‘*Verkenning wettelijke bescherming maritiem erfgoed*’ te willen kijken en het als input mee te nemen bij de beleidsreactie, volgend op de beleidsdoorlichting erfgoed, waarvan de evaluatie van de Erfgoedwet onderdeel uitmaakt.

Erkenning en omschrijving van traditionele vaartuigen staat nu, op grond van Europese regelgeving ES-TRIN, alleen in de Binnenvaartwet. Dit zou ook in de Erfgoedwet opgenomen moeten worden.

Een relatief nieuwe wet wordt door de Rijksoverheid periodiek geëvalueerd. Na de beleidsdoorlichting in 2021-2022, waarin de doeltreffendheid van de Erfgoedwet op het gebied van de bescherming van traditionele vaartuigen niet is onderzocht op de vraag of de Erfgoedwet effectief bijdraagt aan het realiseren van de doelstellingen van de wet, zal de Erfgoedwet over enkele jaren naar verwachting opnieuw geëvalueerd worden. Het is van belang om ook dan in te brengen dat er onderzocht wordt welke vorm van wettelijke bescherming het maritiem erfgoed nodig heeft om voor de toekomst behouden te blijven.

Ad 2 – Stappenplan VNG Richtlijn

De VNG kan een Richtlijn opstellen over de vraag hoe het behoud van maritiem erfgoed ingepast kan worden in de ruimtelijke ordening en het omgevingsbeleid van gemeenten. De invoering van de Omgevingswet, verwacht per 1 januari 2023, heeft veel voeten in de aarde. De RCE heeft aangegeven welke acties gemeenten minimaal moeten doen om rekening te houden met cultureel erfgoed bij invoering van de Omgevingswet. Gemeenten moeten een nieuwe gemeentelijke adviescommissie omgevingskwaliteit installeren, waarbij sommige gemeenten ook criteria hebben voor de omgevingskwaliteit van vaartuigen. Bij het opstellen van het omgevingsplan moeten gemeenten rekening houden met cultureel erfgoed, werelderfgoed, archeologische monumenten, beschermde monumenten en beschermde gezichten. In de cultuurhistorische paragraaf van het omgevingsplan moet beschreven staan op welke wijze de gemeente om zal gaan met het cultureel erfgoed binnen de gemeente.

Over de vraag hoe gemeenten om kunnen gaan met maritiem erfgoed is nog geen document opgesteld. De sector maritiem erfgoed kan de VNG vragen om hiervoor een VNG-Richtlijn op te stellen, in samenwerking met bijvoorbeeld de RCE en de Federatie Ruimtelijke Kwaliteit. Het is belangrijk om te benadrukken dat de faciliteiten voor maritiem erfgoed altijd afhankelijk zijn van gemeentelijke locaties, maar ook dat historische maritieme ensembles juist de kwaliteit van de fysieke leefomgeving in een gemeente ten goede komen. Om de regelingen die hiervoor passend zijn goed vast te leggen, is een VNG-Richtlijn in de vorm van een ‘Handreiking voor gemeenten’ een goed hulpmiddel.

In zo’n VNG-Richtlijn hoort ook een nadere uitwerking van de Nota van toelichting van het Besluit kwaliteit leefomgeving, 8.1.7.5 Cultureel erfgoed (Zie verder Bijlage H – Besluit kwaliteit leefomgeving – Cultureel erfgoed). Hierin staat dat roerend cultureel erfgoed of immaterieel erfgoed relevant is voor zover het voorwerp kan zijn van de toedeling van functies aan locaties. “Denk hierbij bijvoorbeeld aan regels voor een haven met historische schepen of het toedelen van een functie aan een locatie die samenhangt met een (lokaal) volksgebruik dat wordt aangemerkt als immaterieel cultureel erfgoed.”

Ad 3 – Stappenplan autonome verordening

Met enige inventiviteit en creativiteit, zoals de RCE aangaf in *‘Tussen schip en wal; Verkenning historische maritieme ensembles’*, kunnen gemeenten en provincies hun maritiem erfgoed ook nu al borgen door traditionele vaartuigen aan te wijzen als gemeentelijk of provinciaal varend monument. Zij moeten hiervoor dan wel een autonome verordening opstellen. In een enkele gemeente is hier ervaring mee en er zijn diverse gemeenten geïnteresseerd in deze mogelijkheid. Het is raadzaam om hiervoor een

‘Handreiking voor gemeenten’ op te stellen, die gemeenten die deze stap willen zetten houvast biedt. Het is raadzaam om voor het opstellen van zo’n handreiking de medewerking te vragen van de RCE en de VNG.

In zo’n ‘Handreiking voor gemeenten’ kan verwezen worden naar het in samenspraak met OCW en RCE opgestelde rapport ‘Relaties tussen schip en wal; Verkenning historische maritieme ensembles’. Daarin staan mogelijkheden beschreven om maritiem erfgoed in gemeentelijke omgevingsplannen te borgen, voor:

- Vaartuigen met een vaste ligplaats;
- Havens en ligplaatsen voor traditionele vaartuigen;
- Locaties voor specifieke functies, zoals de Schepencarrousel, chartervloot, visserijvloot of sleepboothaven.

7.4 Stappen voor de iets langere termijn

Tijdens dit onderzoek zijn diverse ideeën genoemd en behartigingswaardige adviezen gegeven die de positie van de traditionele vloot kunnen versterken. Niet alle ideeën en adviezen kunnen tegelijkertijd worden uitgevoerd. Toch is het goed om ze op een rij te zetten, zodat ze op een later tijdstip alsnog opgepakt kunnen worden.

1. Monumentenwacht varende erfgoed (naar voorbeeld in Vlaanderen)
2. Fondsen voor opleiding van ambachtslieden (naar voorbeeld van Duitsland)
3. Fondsen voor onderhoud (naar voorbeeld van diverse Europese landen)
4. Kenniscentrum voor traditionele vaartuigen (naar voorbeeld van Engeland)
5. Scheepsrestauratiecentrum (naar voorbeeld van Noorwegen)
6. Financiële en fiscale voordelen (naar voorbeeld van Frankrijk)
7. Ondersteuning van registratie en monitoring (naar voorbeeld van Spanje)
8. Onderzoek naar de impact van de traditionele vloot door middel van een ‘maatschappelijke kosten-baten analyse’ (diverse voorbeelden, o.a. Baten Instandhouding Complex Historische Buitenplaatsen uit 2018)
9. Schepenfondsen (naar voorbeeld van Molenfondsen en Boerderijfondsen)
10. Uitspraak van de Europese Commissie over maatregelen voor behoud en bescherming van maritiem erfgoed in Europa (in samenwerking met de European Maritime Heritage en de UNESCO)
11. De bewustwording van de noodzaak voor wettelijke bescherming van maritiem erfgoed Europees versterken (in samenwerking met de European Maritime Heritage en de UNESCO)

Bij punt 10 en 11 kan gebruik gemaakt worden van de volgende rapporten:

- Verkenning historische maritieme ensembles
- Historische maritieme cultuur als immaterieel erfgoed
- Verkenning wettelijke bescherming van maritiem erfgoed

7.5 Besluitvorming binnen de BBZ en partners in de sector maritiem erfgoed

Vraag 1 - Wat moet beschermd worden?

Binnen de BBZ is een dialoog en een besluit nodig over de vraag welke vaartuigen wettelijk beschermd moeten worden en op grond waarvan. Bij de BBZ zijn ook vaartuigen aangesloten die nieuw gebouwd of sterk veranderd zijn. Het realiseren van wettelijke bescherming binnen de Erfgoedwet op basis van cultuurhistorische waarde is goed te verantwoorden. Dit is ook kansrijker, omdat ingezet kan worden op het gelijkheidsbeginsel met de bescherming van aangewezen monumenten.

Vraag 2 – Welke criteria zijn bruikbaar?

Traditionele vaartuigen die met passagiers varen, moeten uiteraard geschikt zijn voor deze herbestemmingsfunctie, maar moeten ook voldoen aan hedendaagse criteria op het gebied van veiligheid en milieu. Dat heeft zichtbare aanpassingen aan het vaartuig als consequentie. Ook bij gebouwde monumenten worden bij herbestemming aanpassingen toegepast die een nieuwe functie – en daarmee behoud van het erfgoed – mogelijk maken.

De BBZ kan kiezen voor het opstellen van eigen criteria om te bepalen of een passagiersvaartuig al dan niet een traditioneel vaartuig is. Maar de BBZ kan er ook voor kiezen om de toelatingscriteria die gelden voor inschrijving in het RVEN te hanteren:

- 1) Vaartuig is oorspronkelijk ontworpen en gebouwd om mee te varen;
- 2) Het schip is meer dan 50 jaar geleden te water gelaten;
- 3) Het heeft ligplaats in Nederland of vaart onder Nederlandse vlag.

Voldoet het vaartuig aan deze toelatingscriteria, dan kan het traditionele vaartuig ingeschreven worden in het Register Varend Erfgoed Nederland.

Vraag 3 – Welke hulpbronnen zijn beschikbaar?

De coronacrisis heeft de kwetsbaarheid van de traditionele vloot helder op het netvlies gezet, niet alleen binnen de sector maritiem erfgoed, maar ook bij maatschappelijke partners en overheden. De wil om de sector te helpen om de kwetsbaarheid te verminderen en de rechtspositie te versterken is aanwezig. Van diverse kanten is hulp en steun aangeboden van stakeholders, die samen met de sector een 'coalition of the willing' kunnen vormen. Omarm dit aanbod en werk samen met sterke vrienden om vooruit te komen. De goede voorbeelden en adviezen zijn voorhanden en staan beschreven in diverse onderzoeksrapporten, waaronder het rapport dat u zojuist gelezen hebt.

BIJLAGEN

Bijlage A. Bronnen

Gesprekken

Voor dit rapport zijn gesprekken gevoerd met diverse mensen uit de sector maritiem erfgoed, juridische experts, bestuurders en beleidsmedewerkers van ministeries, provincies en gemeenten. Wij willen hen graag van harte bedanken voor hun inzet en deskundigheid.

- BBZ - Paul van Ommen, Pam Wennekes
- BMC - Rob van Hilten
- Botterwerf Elburg - Henk Walles
- Commissie Ruimtelijke Kwaliteit Amsterdam - Paul Rosenberg, Mariken van Nimwegen
- Erfgoedvereniging Bond Heemschut – Karel Loeff
- European Maritime Heritage - João de Almeida, Thomas Hoppe, Elvira Mata
- Federatie Grote Monumentengemeenten - Henk Jansen
- Federatie Instandhouding Monumenten – Eefje van Duin
- FVEN Platform Wet- en regelgeving - Hendrik Boland
- Gemeente Elburg - Willeke van Asselt, Ruud van Henten
- Juridische experts - Peter Banda, Simon de Waard, Kees Hermesen, Hendrik Boland
- LVBHB - Rolf van der Mark
- Maritiem Museum Rotterdam – Karen Meirik
- Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties - Bert Rademaker
- Ministerie van Infrastructuur en Milieu - Patricia Palme, Selma van Velsen
- Ministerie van OCW - Thomas van den Berg
- Provincie Utrecht - Rob van Muilekom, Samantha Hassink, Erik van Tooren
- RCE - Leonard de Wit, Ruben Abeling, Mark Stafleu, Frank Altenburg
- Register Varend Erfgoed Nederland - Thedo Fruithof
- Restauratiefonds - Coen Reinders, Hans Jacobs
- Scheepvaartmuseum Amsterdam - Marja Goud
- Schepencarrousel - Henk Muis, Roel Bosch
- UNESCO - Jérôme Fromageau

Literatuur en rapporten

Adviescommissie Collectie Nederland, Commissie Buma (2022). *Onvervangbaar & onmisbaar; naar een dynamisch beschermingsmodel voor de Collectie Nederland*. Rapport in opdracht van de Raad voor Cultuur.

Adviescommissie Bescherming Cultuurgoederen, Commissie Pechtold (2019). *Van terughoudend naar betrokken; Hoe cultuurgoederen en verzamelingen onder de Erfgoedwet adequaat te beschermen*. Rapport door Raad voor Cultuur, in opdracht van minister van OCW.

De Nederlandse Maritieme cluster; Monitor 2020 (2020). Door Nederland Maritiem Land en Ecorys in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

Gedeputeerden samenwerkende provincies Flevoland, Overijssel, Utrecht, Friesland, BBZ, Vereniging Zuiderzeegemeenten, Vereniging Waddengemeenten (2022). *Toekomstbestendig varend erfgoed: Help de schepen en schippers in transitie; Lobby-boodschap varend erfgoed*.

Hartman, S. et al (2017). *De toekomst van de traditionele chartervaart: van bootverhuur naar zeilcruise*. Rapport door CELTH Centre of Expertise Tourism, Leisure & Hospitality (www.CELTH.nl) in samenwerking met Traditionele Chartervaart Nederland (TCN).

Hiltten, Rob van (2 november 2022). *Tussentijdse bevindingen realisatie bedrijfsplan Fonds Varend Erfgoed*. BMC-rapport.

Hiltten, Rob van e.a. (22 februari 2022). *De investeringsagenda van de zeilende beroepsvaart en hoe deze te financieren*. BMC-rapport.

Historisch maritieme cultuur als immaterieel erfgoed; Basisdocument voor aanvraag plaatsing op Inventaris Immaterieel Erfgoed Nederland. Door Erfgoedkwartiermakers, in opdracht van FVEN, (17 maart 2021).

Inspectie voor Leefomgeving en Transport, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (9 november 2017). *Risicoanalyse zeilende chartervaart (bruine vloot)*.

Lazrak, F., Nijkamp, P., Rietveld, P. & Rouwendal J.(2014). *The market value of cultural heritage in urban areas: an application of spatial hedonic pricing*. Journal of Geographical Systems, 16(1), pp. 89-114.

Lier, M. van en J. Dullaart (november 2017). *Erfgoed in transitie; Visiedocument van de Federatie Instandhouding Monumenten*. Federatie Instandhouding Monumenten, Amsterdam.

Lier, M. van (16 september 2019). *Relaties tussen schip en wal; Verkenning historische maritieme ensembles, Over historische schepen in de ruimtelijke ordening*. MEC-rapport.

Lier, M. van (2022). *Voor de boeg; Maritiem erfgoed in de provincie Utrecht*. Door Erfgoedkwartiermakers, in opdracht van provincie Utrecht. (<https://www.voordeboeg.org/>)

Marlet, G., Ponds, R., Poort, J. & Woerkens, C. van (2015). *De triomf van de monumentale stad*. Real Estate Research Quarterly, 14(3), pp. 33-43.

Middendorp, M. (2017). *Is een monumentenstatus meer waard geworden? Een onderzoek naar de verandering van de economische waarde van een monumentenstatus bij residentieel vastgoed in Nederland*. Masterthesis Real Estate Studies, RUG.

Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap (februari 2017). *Erfgoedbalans 2017*.
<file:///Users/bmc/Downloads/ocw-erfgoedbalans-2017.pdf>

NBTC (2021). *Het Nederlands varend erfgoed; Startnotitie – voorstel aanpak*

NBTC (18-5-2022). *Plan van aanpak Nederlands varend erfgoed*. In opdracht van Bestuurlijk overleg 'Bruine Vloot'.

Plaisier, C.J. (november 2011). *Passagiersvaart: out of the blue; De economische betekenis van de passagiersvaart in Nederland*. Door Erasmus Universiteit Rotterdam in opdracht van het Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart.
(www.cbrb.nl/economischbelangpassagiersvaart)

Programma Omgevingswet (2020). *Stap voor stap het omgevingsplan ontwerpen; Handleiding voor de omgevingsplanmaker*. Handleiding in opdracht van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten. Deze handleiding hoort samen met de inleiding 'Ontwerpen omgevingsplan' bij de digitale tool 'ontwerpen omgevingsplan',
<https://ontwerptoolomgevingsplan.vng.nl/home>.

Ruijgrok, E. (2006). *The three economic values of cultural heritage: a case study in the Netherlands*. Journal of Cultural Heritage, 7, pp. 206–213.

Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (2011). *Monumenten en beschermde gezichten; Vergunningvrije werkzaamheden; Informatieblad*. Ministerie van OCW en Vereniging van Nederlandse Gemeenten.

Steensma, R. (augustus 2016). *Prognose ontwikkeling recreatievaart in 2030, 2040 en 2050, rekening houdend met WLO scenario's*. Waterrecreatie Advies BV, Lelystad.

Waterrecreatie Nederland en NBTC (maart 2022). *Watersportonderzoek 2021; Alle watersportvormen*.

Wijn, C. (26 oktober 2018). *Wensen en behoeften van het mobiel erfgoedveld; Een inventarisatie*. Door Berenschot in opdracht van het Mobiel Erfgoed Centrum.

Moties en Kamervragen

Beantwoording Kamervragen over steunmaatregelen voor de bruine vloot
<https://www.rijksoverheid.nl › kamerstukken › 2021/04/28>
<https://open.overheid.nl/Details/ronl-e703e70a-7b97-4a8c-b604-5d8990a795ac/1>

Kamerbrief over de uitvoering van de motie van het lid Inge Van Dijk e.a. over de bruine vloot:
https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/brieven_regering/detail?id=2022Z14204&did=2022D29295

Zesde Voortgangsrapportage over de TVL, Bruine Vloot-regeling en Evenementenregelingen (Den Haag, 5 juli 2022), 35 420 Noodpakket banen en economie, Nr. 509 Brief van de minister van Economische Zaken en Klimaat, Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal:

https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/brieven_regering/detail?id=2022Z14037&did=2022D29005

Websites

Feiten en cijfers over de recreatie- en watersportsector 2021 (www.hiswarecron.nl)

- [Conjunctuurmetingen](#) - HISWA-RECRON
- [Toekomst van de watersport](#) - Waterrecreatie Advies
- [Waterrecreatie in Nederland](#) - Waterrecreatie Nederland
- [Algemene cijfers toerisme](#) - NBTC Holland Marketing
- [Arbeidsmarktmonitor gastvrijheidssector](#) - HISWA-RECRON/NBTC
- [Toeristische bestedingen](#) - Centraal Bureau voor de Statistiek
- [Onderzoeken Leisure, Tourism & Hospitality](#) - CELTH: Centre of Expertise Leisure, Tourism & Hospitality
- [Onderzoeken dagrecreatie, verblijfsrecreatie en vrijetijdseconomie](#) - ZKA Leisure Consultants
- [Toekomstvisie Nederlandse Vakantiemarkt en Vrijetijdsmarkt](#) - Trends & Tourism
- [Tendrapport Toerisme, Recreatie en Vrije Tijd 2021](#) - NRIT Media
- [Trends vrije tijd](#) - NRIT Media

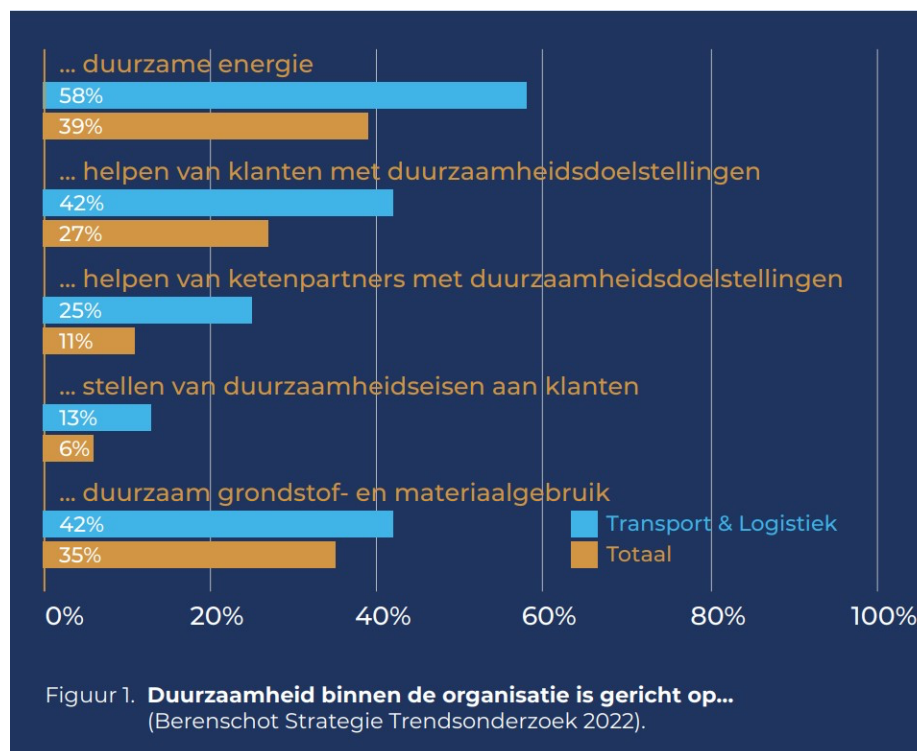
23 augustus 2022 - Berenschot

Duurzaamheid hoger op agenda in transportsector en logistieke wereld

De Transport & Logistiek is een cruciale schakel in de Nederlandse economie. De sector draagt bijvoorbeeld sterk bij aan het verwezenlijken van de verduurzamingsambities, waarbij innovatie in transport en logistieke ketens al aanzienlijke efficiencyresultaten heeft opgeleverd. Toch blijven bedrijven worstelen met goede investeringsopties. Berenschot sprak met partijen in de Transport & Logistiek en bracht de belangrijkste actuele thema's rond verduurzaming in de sector in kaart.

Beleid en wetgeving stimuleren verduurzaming en bepalen de timing

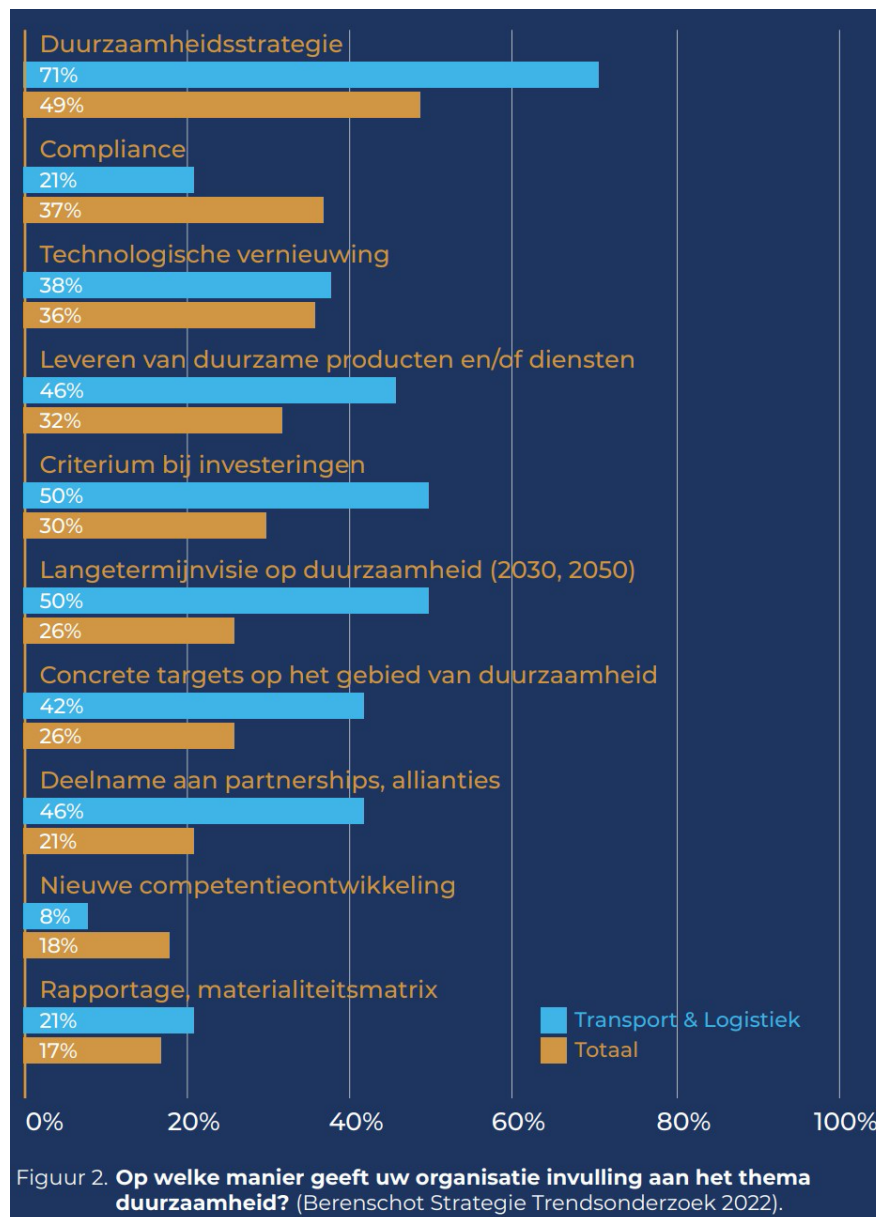
Nationale, regionale en lokale initiatieven zoals de EU Green Deal, het 'Fit for 55'-pakket en het invoeren van zero-emissiezones dwingen de sector in actie te komen. Het verminderen van de uitstoot van broeikasgassen door spelers in de Transport & Logistiek vormt hierbij het uitgangspunt. Zulke initiatieven hebben impact op de dagelijkse bedrijfsvoering van bedrijven, die hier tijdig en adequaat op in zullen moeten spelen om toekomstbestendigheid te garanderen.



Prikkel om te verduurzamen komt van alle stakeholders

Het [Strategie Trendonderzoek](#) 2022 van Berenschot laat zien dat ook consumenten en investeerders steeds hogere eisen stellen op het gebied van verduurzaming. Zo wordt de reis die een product aflegt een steeds belangrijkere factor in de afweging tussen het wel of niet

aanschaffen ervan. Opvallend is dat de druk om te verduurzamen ook komt van de grote verladers. Wel geeft de sector duidelijk aan in gesprek te willen gaan om samen met klanten en ketenpartners de verduurzamingsopgave op te pakken.



Duurzaamheid hoog op de agenda, technologie blijft uitdaging

Duidelijk is dat de Transport & Logistiek duurzaamheid hoog op de agenda heeft staan en bereid is hierin te investeren. Toch worstelen bedrijven in de finale besluitvorming met de vraag waarin zij moeten investeren. Volgens de sector zijn ambities alleen te bereiken door het stellen van heldere doelen en het stimuleren van samenwerking tussen stakeholders. Actieve support van deze stakeholders, vooral eindgebruikers en overheden, is essentieel om als sector stappen te kunnen zetten.



Bijlage C - Waardering van traditionele vaartuigen

In de loop van de tijd zijn er diverse waarderingssystemen ontwikkeld om cultureel erfgoed te beschrijven en te waarderen. De Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed heeft in 2014 in de publicatie *'Eenheid in verscheidenheid; Een zoektocht naar een integrale cultuurhistorische waardestelling van het materiële erfgoed'* onderzocht of het ontwikkelen van een eenduidig waarderingssysteem van erfgoed haalbaar is.

De RCE heeft hierbij gekeken welke waarderingssystemen gebruikt worden binnen het archeologisch, gebouwd, groen, stedenbouwkundig, cultuurlandschappelijk en roerend erfgoed. Uit het onderzoek blijkt dat de verschillende waarderingssystemen in hun kwaliteitsnormen, handleidingen en richtlijnen heel diverse waarden vastleggen, zoals schoonheid, herinnering, historische waarde, cultuurhistorische waarde, kenmerkendheid, artistieke waarde, informatieve waarde, ensemblewaarde, gaafheid, zeldzaamheid, toestand, conservering, maatschappelijke waarde, belevingswaarde, museale waarde, economische waarde, bruikbaarheid.... kortom, de systemen konden niet makkelijk 'in elkaar geschoven' worden. Daar komt bij dat 'waardering' lange tijd voorbehouden was aan professionele experts, terwijl steeds meer aandacht komt voor de stem van eigenaren en bezoekers van erfgoed. Het perspectief op waarde en waardering verandert ingrijpend.

De RCE concludeert dan ook: "Er is sprake van een versnipperd onderzoek en van een versnipperde uitwerking van nieuwe werkwijzen in de praktijk, zonder generalisatie of samenhang. Bij de herdefiniëring van 'waarde' en 'waardestelling' in de erfgoedzorg is er in managementtermen geen sprake van een 'project' of een 'programma', maar van een 'proces'. (...) Onduidelijk is echter in welke richting de discussie zich precies ontwikkelt. Een gemeenschappelijk punt op de horizon ontbreekt."

Een aantal waarderingssystemen kunnen gebruikt worden voor traditionele vaartuigen:

- A. De lijst wettelijke kenmerken van een traditioneel vaartuig, opgesteld door de Stichting ATV
- B. De Sector-, Factor- en Vectorbenadering, opgesteld door het Hooglerarennetwerk van de RCE en universiteiten
- C. Het waardestellend kader voor mobiel erfgoed, opgesteld door
- D. Waarderingscriteria voor bouwkunst
- E. Op de museale weegschaal

A. Interpretatie ATV van de wettelijke kenmerken van een traditioneel vaartuig

Leeftijd: De bestaansgeschiedenis van het vaartuig vanaf de oorspronkelijke bouw tot heden. Deze geschiedenis betreft het ontwerp, de bouw, de functies en de functieveranderingen van het vaartuig, de gebruikers en de vaargebieden die het vaartuig sindsdien heeft gekend, en ook de redenen daarvan.

Technisch-constructieve eigenschappen: De constructieve techniek van het vaartuig, zoals de toegepaste materialen, onderdelen en constructiemethoden van de romp, de inrichting, de uitrusting en de voortbeweging (zeilplan, motorisering) tijdens de oorspronkelijke bouw en daarna.

Karakteristiek-constructieve eigenschappen: Het constructieve karakter van het vaartuig, samenhangend met het vaartuigtype, de regio waar het is gebouwd, zijn ontwerper en bouwer, ten tijde van de oorspronkelijke bouw en daarna.

Zeldzaamheid: De huidige zeldzaamheid van het vaartuig / het vaartuigtype in de wereld / het land / de regio / de plaats / het vaargebied. Ook de zeldzaamheid in de scheepsbouwgeschiedenis en de zeldzaamheid van het vaartuig binnen het vaartuigtype.

Traditionele principes van zeemanschap: Functies en werkwijzen die door ervaren traditionele schippers bij het varen in het algemeen werden toegepast.

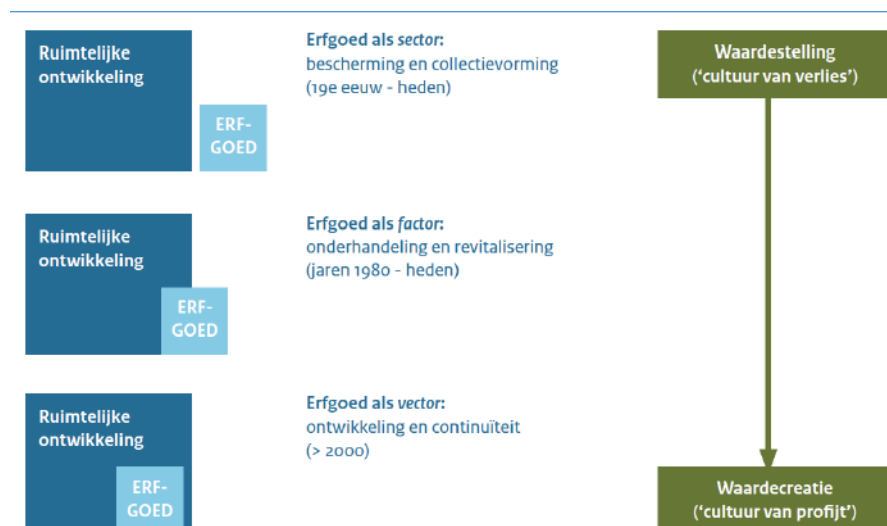
Traditionele principes van binnenvaarttechnieken: Functies en werkwijzen die in de traditionele binnenvaart in het algemeen werden toegepast.

Betekenis voor een tijdperk: De betekenis die het vaartuig / het vaartuigtype had in een tijdperk / een periode / een moment, of die het had voor een persoon of voor een ontwikkeling in de Nederlandse scheepvaartgeschiedenis.

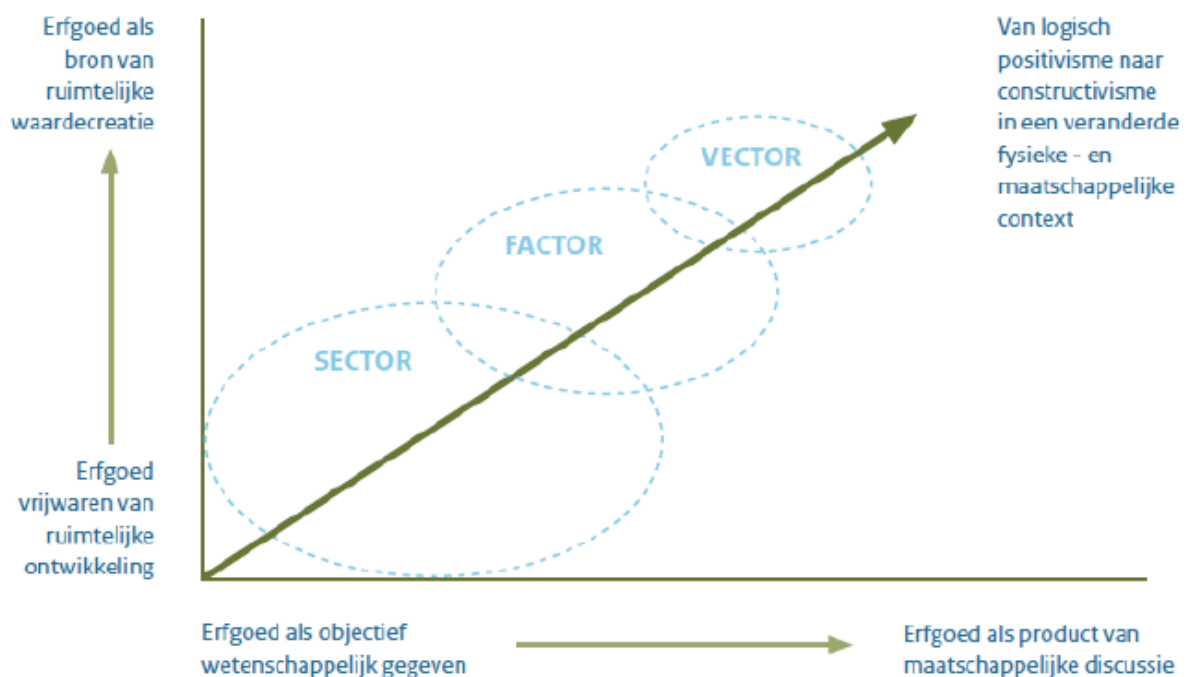
Demonstratiedoeleinden: De mate waarin en de wijzen waarop het betreffende vaartuig, inclusief de documentatie daarover, varend dan wel afgemeerd aan het publiek wordt getoond, om aan toekomstige generaties een referentiekader te bieden.

B. Sector-, Factor- en Vector-benadering

De Sector-, Factor-, Vectorbenadering laat zien hoe de ontwikkeling van het denken over het behoud van erfgoed in de loop van de laatste decennia is gegaan.



Erfgoed is steeds meer onderdeel geworden van de ruimtelijke ordening, omdat het onderdeel uitmaakt van de fysieke leefomgeving. Erfgoed is ook steeds meer opgevat als een bron van waardecreatie, waarmee erfgoed ook een inspiratiebron kan zijn voor maatschappelijke opgaven.



De Sector-, Factor-, Vectorbenadering is ontwikkeld door het Hooglerarennetwerk Erfgoed en Ruimte van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed. Deze benadering sluit goed aan bij het denken over het behouden en gebruiken van de traditionele vloot. De unieke unica kunnen in hun meest authentieke staat bewaard en tentoongesteld worden volgens de Sector-benadering, bijvoorbeeld door maritieme musea. De groep traditionele vaartuigen die grotendeels authentiek zijn en een bijdrage leveren aan de stoffering van het vaarwater in de fysieke leefomgeving, bijvoorbeeld in museumhavens, kunnen behouden en gebruikt worden volgens de Factor-benadering. En de groep traditionele vaartuigen die een inspirerend voorbeeld wil zijn voor bijvoorbeeld duurzame recreatie, amfibisch wonen, eerlijke visserij en fair transport van streekproducten kan ingezet worden volgens de Vector-benadering.

Sector - Bij het alleen tentoonstellen van een aantal unica in een museale setting worden de pareltjes gered, maar gaat het maritieme ecosysteem verloren bij gebrek aan voldoende opdrachtgevers. De kennis van het maritieme erfgoed zal beperkt blijven tot conservatoren, archivisten en onderzoekers.

Factor - Bij het alleen behouden van traditionele vaartuigen in museumhavens blijft de fysieke leefomgeving van havensteden gestoffeerd en zullen er ook maritieme evenementen zijn, maar staat de verdere toekomstontwikkeling van de vloot stil. De kennis van het maritieme erfgoed blijft alleen in handen van particuliere eigenaren en vrijwilligers, zonder de organisatiekracht om toekomstmogelijkheden te bedenken en te kunnen innoveren. Het maritieme ecosysteem zal bevriezen tot het behouden van wat er al is, wat de noodzakelijke verjonging van scheepseigenaren en ambachtslieden en de ontwikkeling van nieuwe toepassingen van varende erfgoed niet ten goede komt.

Vector - Bij het alleen inzetten van traditionele vaartuigen als middel om te experimenteren met innovatieve toepassingen krijgt de inspirerende werking van de recreatieve vloot, de verduurzamingsbeweging en de fair transport-ontwikkelaars de volle aandacht, maar verdwijnt het draagvlak voor behoud en ambachtelijke maritieme kennis. Er is dan geen aandacht en tijd meer voor het tentoonstellen van museale unica en het inrichten van museumhavens en organiseren van maritieme evenementen.

Conclusie: Alleen bij het bewaren, tentoonstellen, behouden, gebruiken en innovatief inzetten van traditionele vaartuigen volgens zowel de Sector- als de Factor- en Vector-benadering heeft het hele maritieme ecosysteem voldoende kansen om te overleven.

C. Waardestellend Kader mobiel erfgoed, uit *'Erfgoed dat beweegt; Handboek culturele waardering Mobiel Erfgoed'* (2015)

Op de website van het Nationaal Register Mobiel Erfgoed (www.mobiel-erfgoed.nl/register) staat het digitale invulformulier voor opname van mobiel erfgoed in dit register. Het 'Handboek Erfgoed dat beweegt' geeft een toelichting en praktijkvoorbeelden. Het invulformulier bevat 7 onderdelen:

- 1 - Toelating
- 2 - Objectbeschrijving
- 3 - Culturele waardering
- 4 - Eigendom
- 5 - Informatie
- 6 - Afbeeldingen
- 7 - Register

D. Waarderingscriteria voor bouwkunst - Ministerie van OCW – Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed



Waarderingscriteria voor bouwkunst

De Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed heeft een standaard ontwikkeld voor het waarderen van bouwkunst. Daarmee kunnen de monumentale waarden van een gebouw helder en eenduidig vastgesteld worden. De waardering speelt een leidende rol bij het aanwijzen van een gebouw als monument én bij het wijzigen van het beschermde gebouw.

De waardering is gebaseerd op vijf hoofdcriteria die zijn onderverdeeld in subcriteria. De vakgebieden kunst en geschiedenis vormen de basis van de waardering van het gebouwde erfgoed. Maar daarnaast spelen ook geestelijke, geografische, sociaal-economische, bestuurlijke en technische ontwikkelingen een rol in de waardering, naast gaafheid en zeldzaamheid. Ieder monument heeft een eigen palet van waarden.

I. Cultuurhistorische waarden

1. belang van het object/complex als bijzondere uitdrukking van (een) culturele, sociaal-economische en/of bestuurlijke/beleidsmatige en/of geestelijke ontwikkeling(en);
2. belang van het object/complex als bijzondere uitdrukking van (een) geografische, landschappelijke en/of historisch-ruimtelijke ontwikkeling;
3. belang van het object/complex als bijzondere uitdrukking van (een) technische en/of typologische ontwikkeling(en);
4. belang van het object/complex wegens innovatieve waarde of pionierskarakter;
5. belang van het object/complex wegens bijzondere herinneringswaarde.

II. Architectuur- en kunsthistorische waarden

1. bijzonder belang van het object/complex voor de geschiedenis van de architectuur en/of bouwtechniek;
2. bijzonder belang van het object/complex voor het oeuvre van een bouwmeester, architect ingenieur of kunstenaar;
3. belang van het object/complex wegens de hoogwaardige esthetische kwaliteiten van het ontwerp;
4. belang van het object/complex wegens het bijzondere materiaalgebruik, de ornamentiek en/of monumentale kunst;
5. belang van het object/complex wegens de bijzondere samenhang tussen exterieur en interieur(onderdelen).

III. Situationele en ensemblewaarden

1. betekenis van het object als essentieel (cultuurhistorisch, functioneel en/of architectuurhistorisch en visueel) onderdeel van een complex; a. bijzondere, beeldbepalende betekenis van het object voor het aanzien van zijn omgeving; b. bijzondere betekenis van het complex voor het aanzien van zijn omgeving, wijk, stad of streek;
2. a. bijzondere betekenis van het complex wegens de hoogwaardige kwaliteit van de bebouwing in relatie tot de onderlinge historisch-ruimtelijke context en in relatie tot de daarbij behorende groenvoorzieningen, wegen, wateren, bodemgesteldheid en/of archeologie; b. bijzondere betekenis van het object wegens de wijze van verkaveling/inrichting/voorzieningen.

IV. Gaafheid en herkenbaarheid

1. belang van het object/complex wegens de architectonische gaafheid en/of herkenbaarheid van ex- en/of interieur;
2. belang van het object/complex wegens de materiële, technische en/of constructieve gaafheid;
3. belang van het object/complex als nog goed herkenbare uitdrukking van de oorspronkelijke of een belangrijke historische functie;
4. belang van het complex wegens de waardevolle accumulatie van belangwekkende historische bouw- en/of gebruiksfasen;
5. belang van het complex wegens de gaafheid en herkenbaarheid van het gehele ensemble van de samenstellende onderdelen (hoofd- en bijgebouwen, hekwerken, tuinaanleg e.d.);

6. belang van het object/complex in relatie tot de structurele en/of visuele gaafheid van de stedelijke, dorpse of landschappelijke omgeving.

V. Zeldzaamheid

1. belang van het object/complex wegens absolute zeldzaamheid in architectuurhistorisch, bouwtechnisch, typologisch of functioneel opzicht;
2. uitzonderlijk belang van het object/complex wegens relatieve zeldzaamheid in relatie tot één of meer van de onder I t/m III genoemde kwaliteiten.

Bijlage D - Registratie van traditionele vaartuigen

Voor de registratie van traditionele vaartuigen worden diverse registers en lijsten gehanteerd, zoals het Bestand Historische Schepen van de LVBHB, het Register Varend Erfgoed Nederland (RVEN) van de FVEN, de ledenlijst van de BBZ, de ligplaatslijsten van de diverse museum- en erfgoedhavens. De RCE gebruikt het RVEN als bron voor de Erfgoedmonitor, op basis waarvan de periodieke Erfgoedbalans⁴⁴ wordt opgesteld, die weer als basis dient voor het ontwikkelen van erfgoedbeleid door het ministerie van OCW.

Het is raadzaam om ervoor te zorgen dat alle gegevens over traditionele vaartuigen, erfgoedhavens en historische maritieme ensembles, die in decentrale registers en lijsten zijn opgenomen, op één centrale plek bij elkaar gebracht en inzichtelijk gemaakt worden. Dan wordt het voor bijvoorbeeld de ministeries van Infrastructuur en Waterstaat, Economische Zaken en Klimaat, Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en Onderwijs, Cultuur en Wetenschap ook zinvol en haalbaar om één register te gebruiken als database, om de Erfgoedmonitor te gebruiken om ontwikkelingen in het maritiem erfgoed te kunnen volgen en om de Erfgoedbalans te gebruiken, die het parlement, het erfgoedveld, overheden, wetenschappers en particulieren inzicht geeft in de toestand van het erfgoed en de effecten van het gevoerde rijksbeleid, zie <file:///Users/bmc/Downloads/ocw-erfgoedbalans-2017.pdf>

Daarbij is het raadzaam om van tevoren na te denken over welke gegevens over deze vaartuigen, havens en ensembles worden opgevraagd, geregistreerd en al dan niet openbaar worden gemaakt, conform de Uitvoeringswet Algemene verordening gegevensbescherming Avg (2018).

De notitie van de RCE *‘Uitgangspunten en overwegingen advisering gebouwde en groene rijksmonumenten’* geeft daarvoor goede aanknopingspunten. De tekst kan goed aangepast worden voor traditionele vaartuigen.

“Uitgangspunten voor een goede monumentenzorg

1. Monumenten veranderen

Monumenten zijn geen statische objecten. Net als andere gebouwen en structuren kunnen zij worden aangepast aan eisen van nieuw gebruik, voortkomend uit ontwikkelingen in de maatschappij. Zulke veranderingen zijn noodzakelijk. Het cultureel erfgoed kan nu eenmaal het beste in stand worden gehouden wanneer het een functie heeft in de samenleving en wordt gebruikt.

Veranderingen horen bij de constante ontwikkeling die monumenten en hun omgeving doormaken. Er kunnen nieuwe tijdslagen worden toegevoegd, soms in aanvulling op bestaande en soms in plaats daarvan. Deze kunnen op zichzelf waardevol zijn en een nieuwe kwaliteit aan het monument toevoegen. Dit veranderingsproces vereist een zorgvuldig zoeken naar mogelijkheden om het monument aan te passen aan de eisen van de

⁴⁴ De RCE maakt elke vijf jaar een Erfgoedbalans op, gebaseerd op de Erfgoedmonitor. De meest recente Erfgoedbalans is uit 2017. In Bijlage E. staat wat de Erfgoedbalans 2017 zegt over ‘Mobiel erfgoed’, waar de RCE ook maritiem erfgoed onder laat vallen.

tijd, waarbij zijn bijzondere karakter en monumentale waarden behouden blijven.

2. Monumenten vragen maatwerk

Elk monument heeft zijn eigen bouw- en gebruiksgeschiedenis, karakter, kwaliteit en betekenis. Elk monument is dus uniek en vertelt een eigen verhaal. Mogelijkheden voor verandering zijn afhankelijk van uiteenlopende factoren, zoals monumentale waarde, perspectief op behoud, wensen ten aanzien van het gebruik en visie op het monument.

Sommige monumenten kunnen probleemloos wijzigingen ondergaan, bijvoorbeeld wanneer zij in het verleden al ingrijpend zijn verbouwd en hieraan geen belangrijke waarden worden toegekend. Andere verdragen op grond van hun aard, buitengewone waarde, gaafheid en zeldzaamheid geen of nauwelijks aanpassing en worden soms zelfs als 'onaantastbaar' beschouwd. De aanwezige ruimte voor verandering kan op verschillende manieren worden ingevuld en voor elke restauratie- of ontwerpogave zijn altijd meerdere oplossingen mogelijk. Monumenten vragen dus maatwerk met behulp van specialistische kennis en kunde van onderzoekers, ontwerpers, uitvoerders, bevoegd gezag en adviseurs. Dit sluit een zekere mate van standaardisering niet uit, want tegelijkertijd berust de aanpak van elk vraagstuk op een methodische werkwijze en in de praktijk opgebouwde ervaring.

3. Een visie is noodzakelijk

Monumenten zijn een onvervangbare bron van kennis over het verleden. Deze documentatiewaarde schuilt onder meer in hun typologie, ontwerp, plattegrond, constructie, materiaal- en kleurgebruik en bouw- of andere sporen die getuigen van een vroegere toestand en van de gebruikshistorie van het monument.

Patina, een door de tijd ontstane verwerking van de huid van een gebouw, draagt als zichtbare getuigenis van ouderdom in belangrijke mate bij aan de beleving van de monumentale waarde. Dit vraagt om een visie op de toekomstige verschijningsvorm van het monument, waarin plaats is voor een gedifferentieerde benadering. Bij restauratie is het uitgangspunt behoud van de bestaande toestand door middel van herstel: conserveren en repareren op basis van een technische noodzaak, zoveel mogelijk aansluiten op de historische bouwpraktijk en alleen doen wat nodig is voor instandhouding en een duurzaam toekomstig gebruik. Voor andere ingrepen kan de historische gelaagdheid van het monument een vertrekpunt vormen voor nieuwe ontwikkelingen.

Tastbare sporen van achtereenvolgende aanpassingen worden geanalyseerd, geïnterpreteerd en gewaardeerd, als basis voor een visie waarin het verhaal van het monument en zijn plek centraal staat en een beredeneerde keuze wordt gemaakt voor het handhaven c.q. integreren van een of meerdere tijdlagen in een nieuw ontwerp.

4. Kennis is de basis

Elke ingreep in een monumentaal gebouw of complex moet worden gebaseerd op kennis: kennis van het monument en zijn monumentale waarde, van zijn bouw- en gebruiksgeschiedenis, ruimtelijke context en betekenis, kort gezegd van het verhaal van het monument en de plek. Op grond daarvan kunnen de kernwaarden worden bepaald; de kenmerkende en essentiële waarden die bepalend zijn voor de mate waarin en de wijze waarop het monument kan worden aangepast.

Dit vereist vooronderzoek, waarvoor richtlijnen zijn opgesteld. Zo zijn er richtlijnen voor bouw-, tuin- en kleurhistorisch onderzoek. Omdat werkzaamheden in, aan of bij monumenten kunnen leiden tot een verstoring van de bodem, is in sommige gevallen ook archeologisch vooronderzoek nodig. De resultaten van deze studies dienen gemakkelijk toegankelijk te zijn en vormen de grondslag voor beslissingen over de toekomst van het monument. Ook tijdens de uitvoering van de werkzaamheden kan onderzoek nodig zijn, wanneer onverwachte ontdekkingen worden gedaan die kunnen leiden tot wijzigingen van de plannen.

Tot slot zullen ingrijpende wijzigingen, zeker wanneer deze gepaard gaan met sloop, goed moeten worden gedocumenteerd, als bijdrage aan de 'biografie' van het betreffende monument of gebied."

RCE-publicatiereeks 'Een toekomst voor ...'

NB - Naast deze algemene uitgangspunten en overwegingen formuleerde de RCE meer specifieke uitgangspunten en praktische suggesties voor de omgang met diverse gebouwtypen en structuren, zoals kerken, kloosters, molens, boerderijen, hooibergen, watertorens en kasteelruïnes, dijken en groen erfgoed. Deze zijn de afgelopen jaren als handreiking gepubliceerd in de RCE-publicatiereeks 'Een toekomst voor...'

Deze publicaties kunnen een goed voorbeeld zijn voor een nog te maken publicatie 'Een toekomst voor maritiem erfgoed'.

Bijlage E - Erfgoedbalans 2017 over Mobiel erfgoed

Mobiel erfgoed

Met de Erfgoedwet is het mobiel erfgoed nadrukkelijk binnen de reikwijdte van de definitie van cultureel erfgoed gekomen. Dit heeft een positieve impuls gegeven aan de aandacht voor het mobiel erfgoed zowel binnen het erfgoeddomein als daarbuiten. Het mobiel erfgoed is onder te verdelen in vier sectoren, waarvan de sector weg de grootste is met ruim 921.370 voertuigen, gevolgd door de sector water met 5.880 vaartuigen, de sector rail met 2.110 railvoertuigen en tenslotte de sector lucht met 1.000 vliegtuigen.¹¹³ Gedetailleerde gegevens over het nog functioneel – dus mobiel – zijn van dit erfgoed ontbreken, maar de inschatting van de sectoren zelf is dat het ongeveer om de helft gaat. *Voetnoot 114.* Het mobiel erfgoed is meestal in handen van particuliere eigenaren die zich met veel enthousiasme inzetten voor de instandhouding en het mobiel maken en houden van hun erfgoed.

Zowel in de beleidsbrief MoMo als bij de behandeling van de Erfgoedwet werd echter geconstateerd dat eigenaren van mobiel erfgoed daarbij last kunnen hebben van – vaak onbedoelde – beperkingen van sectorale wet- en regelgeving zoals strenger wordende milieueisen en veiligheidsvoorschriften. De mobiel erfgoedsectoren hebben sinds een aantal jaren een structureel overleg met OCW waarin mogelijke knelpunten in wet- en regelgeving worden geïdentificeerd en waar mogelijk opgelost worden. Daar waar nodig wordt hierbij samengewerkt met andere departementen. *Voetnoot 115.* Dit heeft onder meer geresulteerd in een uitzonderingspositie voor historische vaartuigen zodat deze niet onbedoeld worden belast met bouwvoorschriften op grond van de Woningwet. Daarnaast is een verkenning gestart gericht op het in samenhang opnemen van mobiel erfgoed en historische havens in het bestemmingsplan en (onder de Omgevingswet) het omgevingsplan.

De afgelopen jaren heeft de sector zelf het voortouw genomen bij het opzetten van het Nationaal Register Mobiel Erfgoed, dat is ontwikkeld om het behoud, beheer en de zichtbaarheid van mobiel erfgoed te bevorderen. In 2016 heeft de sector een lijst met toonbeelden opgesteld die samen de geschiedenis van de mobiliteit van ons land vertolken. *Voetnoot 116.* Hiermee wordt een belangrijke bijdrage geleverd aan de versterking van de aandacht bij een breed publiek voor het mobiel erfgoed en onze mobiliteitsgeschiedenis.

In 2010 is het revolverend fonds bij het NRF eenmalig met een bedrag van 1 miljoen euro versterkt voor het verstrekken van leningen voor restauraties van mobiel erfgoed. Omdat hiervan uiteindelijk weinig gebruik is gemaakt, is deze faciliteit in overleg met de sector beëindigd. Daarvoor in de plaats is door het Mondriaan Fonds een subsidieregeling opgesteld, gericht op ondersteuning van integrale projecten die bijdragen aan de versterking en professionalisering van de sector mobiel erfgoed als geheel. Deze regeling zal in 2017 in werking treden. Hiermee kunnen projecten als het verbeteren en publiekstoegankelijk maken van het register worden ondersteund.

Voetnoten

113. Erfgoedmonitor, gegevens 2016

114. Het gaat hier om eigen opgaven van de sectoren water, lucht en rail. Precieze gegevens van de sector zijn nog niet voorhanden.

115. De mobiel erfgoedsector wordt vertegenwoordigd door de belangenverenigingen van de vier sectoren, die hiertoe zijn verenigd in de Stichting Mobiele Collectie Nederland (MCN).

116. www.toonbeelden.com

Conclusies over roerend erfgoed

Musea gaan zorgvuldig om met de rijkscollectie. De registratie is sinds de jaren '90 verbeterd, er zijn meer veiligheids- en beheerplannen en de zorgvuldigheidsregels voor het afstoten van objecten door overheden zijn aangescherpt. Musea beschikken over meer kennis over veiligheid, daarin gefaciliteerd door de RCE en de Museumvereniging. Met de Erfgoedwet is een normenkader vastgesteld voor het beheer van collecties en de structurele bekostiging van het behoud en beheer van de collecties is daarin vastgelegd. Er zijn de afgelopen jaren tal van bijzondere aankopen gedaan met steun van het Rijk en particulieren.

Het bestaan van veiligheids- en beheerplannen is geen volledige garantie voor daadwerkelijk zorgvuldige omgang met de collectie. De rijksoverheid blijft het beheer van de rijkscollectie volgen via de Erfgoedinspectie en instrumenten als de Erfgoedmonitor en de Erfgoedbalans. Ook de effecten van het nieuwe afstotingsinstrumentarium zullen worden gemonitord.

De rijksgesubsidieerde musea worden goed bezocht. De bezoekersaantallen stijgen jaarlijks fors. Ook het bezoek uit het buitenland is gestegen. Het is niet duidelijk in hoeverre rijksgesubsidieerde musea de doelstelling hebben behaald om nieuw publiek te trekken, aangezien er geen cijfers zijn van publieksonderzoek door musea zelf. Hoger opgeleiden bezoeken vaker musea dan lager opgeleiden en het bezoek van allochtonen ligt fors lager dan dat van autochtonen. In een samenleving die steeds meer divers wordt, is het belangrijk dat musea zich goed blijven verhouden tot hun omgeving. De naleving van de Code Culturele Diversiteit is daarvoor een voorwaarde.

De samenwerkingsregeling wordt goed benut. Er zijn veel interessante samenwerkingsprojecten tot stand gekomen, zowel tussen musea onderling, als tussen musea en andere instellingen. De rijksoverheid blijft de effecten van de regeling volgen.

De indemniteitsregeling heeft een aantal bijzondere tentoonstellingen mogelijk gemaakt en biedt na de recente aanpassingen meer mogelijkheden aan musea om van deze regeling te profiteren en korting te krijgen op verzekeringspremies.

Cultureel ondernemerschap is niet meer weg te denken uit de museumsector. Het aandeel eigen inkomsten in de financieringsmix van rijksgesubsidieerde musea neemt toe en het aandeel subsidie neemt af. Opvallend groot is de terugloop van de subsidies aan niet geregistreerde musea.

Diverse maatregelen hebben de afgelopen jaren de wetenschappelijke samenwerking tussen musea en universiteiten bevorderd. Zo is een kennisagenda is opgesteld, is samenwerking gestimuleerd en zijn beurzen toegekend aan museummedewerkers. De effecten van de maatregelen ter bevordering van onderzoek worden gemonitord.

Nederland is actiever gaan optreden tegen illegale handel in cultuurgooierden op basis van Europese regelgeving en het UNESCO verdrag op dit terrein.

Mobiel erfgoed krijgt in toenemende mate aandacht bij zowel een breed publiek als bij overheden. De komende jaren zal de ingeslagen weg naar een grotere aandacht voor mobiel erfgoed en naar het voorkomen en waar mogelijk gezamenlijk oplossen van knelpunten in wet- en regelgeving worden voortgezet.

E. Op de museale weegschaal - Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed



Op de museale weegschaal

WAARDERINGSFORMULIER

De gegevens op dit deel van het formulier worden bij de hele waardering gebruikt en kunnen steeds naar een nieuw formulier worden gekopieerd.

Deze helft van het formulier wordt voor elk te waarderen object of (deel)collectie steeds opnieuw ingevuld.

Aanleiding voor de waardering:					Ingevoerd door:				
Vraagstelling voor de waardering:					Datum:				
Referentiekader voor de waardering met argumentatie: gebruik desgevoegd het referentiekaderformulier als hulpmiddel Definiëring van het waarderingskader Beschrijf waaraan een object of (deel)collectie moet voldoen om resp. laag, gemiddeld of hoog gewaardeerd te worden voor de verschillende criteria					Ingevoerd object of (deel)collectie:				
Kernkriteria	Criteria	Hulpvragen	Laag	Gemiddeld	Hoog	Waardering*	Argumentatie voor de waardering	Ontwikkel-potenties**	Omschrijving ontwikkelmogelijkheden
	Historisch (historisch, monument, materiële authenticiteit, materiële integriteit)	Verkeert object/collectie in goede staat, is het compleet, is het de originele toestand, is het geschikt voor gebruik?							
	Omvang (omvang, samenhang, samenhang, samenhang, samenhang, samenhang)	Betreeft object/collectie uit onderdelen die samen een geheel vormen? Hoe? Is dat geheel compleet?							
	Herkomst (documentaire, monetaire, geografie, bron, proveniënt, pedigree)	Is de herkomst van object/collectie bekend, gedocumenteerd, betrouwbare?							
	Unieke waarde en representatie (unieke, representatieve, unieke, type-voorbeeld)	Is object/collectie uniek, is de waarde, is het land, bron, de collectie? Is het in hoge mate representatief voor een bepaalde periode, plaats, stijl, strooming, periode, thema, gemeenschap?							
Cultureel historisch	Historisch (historisch, sociaal, economisch, politiek, cultureel, wetenschappelijk, literair)	Is er een associatie met een bepaalde persoon, groep, gebeurtenis, plaats, stijl, strooming? Is het uniek?							
	Historisch (historisch, sociaal, economisch, politiek, cultureel, wetenschappelijk, literair)	Is er een associatie met een bepaalde periode, plaats, stijl, strooming, periode, thema, ontwikkeling, tijdperk of strooming?							
	Historisch (historisch, sociaal, economisch, politiek, cultureel, wetenschappelijk, literair)	Is object/collectie bijzonder om zijn omvang, concept, uitvoering, vormgeving, techniek, materiaal? Is het een representatief van een bepaalde stijl, strooming, periode?							
Sociaal-maatschappelijk	Historisch (historisch, sociaal, economisch, politiek, cultureel, wetenschappelijk, literair)	Wordt object/collectie bewaard vanwege de informatie die het bevat en kan die worden herleid?							
	Historisch (historisch, sociaal, economisch, politiek, cultureel, wetenschappelijk, literair)	Wordt object/collectie bewaard vanwege de informatie die het bevat en kan die worden herleid?							
Gedrukt	Historisch (historisch, sociaal, economisch, politiek, cultureel, wetenschappelijk, literair)	Verstelt object/collectie een beeld van een bepaalde groep of gemeenschap in het verleden? Zijn er groepen die nu een bijzondere band met het object hebben? Hoe? Het kan een persoon, plaats, religieus, politiek, maatschappelijke betekenis? Is het object belangrijk voor de identiteit van een groep op dit moment?							
	Historisch (historisch, sociaal, economisch, politiek, cultureel, wetenschappelijk, literair)	Verstelt object/collectie een beeld van een bepaalde groep of gemeenschap in het verleden? Zijn er groepen die nu een bijzondere band met het object hebben? Hoe? Het kan een persoon, plaats, religieus, politiek, maatschappelijke betekenis? Is het object belangrijk voor de identiteit van een groep op dit moment?							
Aanvalend	Historisch (historisch, sociaal, economisch, politiek, cultureel, wetenschappelijk, literair)	Wordt object/collectie op dit moment gebruikt voor representatie, educatie, onderzoek? Wordt het een bron van informatie? Wordt het een bron van informatie?							
	Historisch (historisch, sociaal, economisch, politiek, cultureel, wetenschappelijk, literair)	Wordt object/collectie op dit moment gebruikt voor representatie, educatie, onderzoek? Wordt het een bron van informatie? Wordt het een bron van informatie?							

* Waardering
De score van de waardering kan worden toegekend in woorden, bijvoorbeeld 'laag', 'gemiddeld', 'hoog'.
Een criterium kan ook niet van toepassing zijn; vul dan n.v.t. in.
Geef in het vak naast de argumenten voor de score.

** Ontwikkelingspotentieel

Geef aan of u veel, enigszins, weinig of geen mogelijkheden ziet om de waardering van object/collectie te verhogen door bijvoorbeeld onderzoek, restauratie of het plaatsen in passende context. Doe dit d.m.v. de cijfers 0 t/m 3: 0 = geen, 1 = weinig, 2 = enigszins, 3 = veel.
Omschrijf in het vak ernaast wat kan worden gedaan om het potentieel te benutten.

© Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed - Versie 2013/

Bijlage F - Monumenten en beschermde gezichten

Erfgoedwet

Algemeen verbod ter bescherming van monumenten

Er is een algemeen verbod geformuleerd ter bescherming van monumenten: “Het is verboden om een beschermd monument te beschadigen of te vernielen of daaraan onderhoud te onthouden dat voor de instandhouding daarvan noodzakelijk is”. Deze bepaling staat niet in de Erfgoedwet zelf, maar in het overgangsrecht van de Erfgoedwet. Dus de formele grondslag voor de instandhoudingsplicht is te vinden in artikel 9.1.1. onder a Erfgoedwet jo artikel 11, eerste lid, Monumentenwet.

Vergunningplicht ter bescherming van monumenten

In de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht is een vergunningplicht opgenomen ten aanzien van het slopen, verstoren, verplaatsen of in enig opzicht wijzigen van een rijksmonument. Ook het herstellen, gebruiken of laten gebruiken van een rijksmonument is vergunningplichtig als het wordt ontsierd of in gevaar gebracht. Minder omvangrijke activiteiten aan monumenten zijn over het algemeen vrijgesteld van de vergunningplicht. In dat geval blijft het verboden om een beschermd monument te beschadigen of te vernielen: “vergunningvrij is dus niet vogelvrij”.

Aanwijzing van monumenten

Er zijn verschillende gebouwde monumenten: Rijks-, provinciale en gemeentelijke monumenten. Uitgangspunt is dat een monument slechts op 1 lijst voorkomt.

Aanwijzing van Rijksmonumenten

De aanwijzing van een rijksmonument is geregeld in de [Erfgoedwet](#). De Minister kan ambtshalve een monument dat van algemeen belang is vanwege zijn schoonheid, betekenis voor de wetenschap of cultuurhistorisch aanwijzen.

Het Rijk houdt een [register](#) bij van de ruim 63.000 (<https://www.cbs.nl/nl-nl/cijfers/detail/84998NED>) beschermde rijksmonumenten. Via een smartphone of tablet kan op locatie worden bekeken of er sprake is van een rijksmonument. Is de aanwijzingsprocedure van een monument nog niet afgerond dan heeft het een voorbeschermde status. Het rijksmonumentenregister bevat gegevens over de inschrijving en ter identificatie van de rijksmonumenten. Het nieuwe register bevat geen motivering van de aanwijzing meer. Een “redengevende omschrijving” is vervallen. Het is om die reden belangrijk telkens te beschikken over een actuele bouwhistorische verkenning. Andere bronnen, zoals een advies van de erfgoedcommissie, kan in de uitvoeringspraktijk ook behulpzaam zijn.

Aanwijzing van provinciale monumenten

De provincies Drenthe (ca. 300) en Noord-Holland (ca. 600) hebben op grond van de eigen provinciale verordening gebouwen een beschermde status gegeven. Een provinciale erfgoedverordening vindt zijn grondslag in de Erfgoedwet (artikel 3.17, eerste lid).

Aanwijzing van gemeentelijke monumenten

Tot slot zijn er veel gemeenten die, op basis van een gemeentelijke erfgoedverordening, een bijzonder gebouw op de gemeentelijke monumentenlijst hebben geplaatst (landelijk ruim 55.000 monumenten). Op grond van de Erfgoedwet (artikel 3.16., eerste lid) kan de gemeenteraad een verordening vaststellen. Het college van B&W kan een gebouw tot gemeentelijk monument aanwijzen en kan bepalen dat voor het slopen of wijzigen van een monument een omgevingsvergunning is vereist. De VNG heeft in 2016 een [model-erfgoedverordening](#) gepubliceerd waarin de bepalingen zijn opgenomen rond de aanwijzing van monumenten. Een [actualisatie](#) voor de aanpassing aan de Omgevingswet is beschikbaar.

Beschermde stads- of dorpsgezichten

Aanwijzing (instructie)

Beschermde stads- of dorpsgezichten zijn gebieden met groepen van onroerende zaken die van algemeen belang zijn vanwege hun schoonheid, onderlinge samenhang of wetenschappelijke of cultuurhistorische waarde. Digitaal is een [overzicht](#) beschikbaar van alle aangewezen gebieden inclusief toelichting. In het [Nationaal Georegister](#) zijn meer gedetailleerde gegevens beschikbaar. Het Rijk kan deze gebieden op grond van de Erfgoedwet aanwijzen. De gemeente is verplicht het beschermende karakter in een bestemmingsplan (wordt: omgevingsplan) vast te leggen. Vergunningaanvragen in zo'n aangewezen gebied waarvoor nog geen beschermend bestemmingsplan is vastgesteld moeten worden aangehouden.

Bescherming

De bescherming in zo'n gebied betreft niet alleen de bebouwing, maar bijvoorbeeld ook karakteristieke straatlantaarns of begroeiing. Wat er gebouwd mag worden is afhankelijk van de mogelijkheden die het bestemmingsplan biedt. De aanwijzing heeft niet tot doel de huidige situatie te bevriezen, maar schade aan het geheel te voorkomen. Er staan in zo'n gebied beschermde monumenten, maar niet ieder pand heeft automatisch een beschermd status. De bescherming van het gebied gaat alleen over de stedenbouwkundige structuur. Bij een beschermd monument wordt het pand en het authentieke bouw materiaal beschermd. Voor onderhoud van Rijksmonumenten in zo'n gebied is een omgevingsvergunning vereist, tenzij de activiteit vergunningvrij is. Bij aangewezen monumenten in zo'n gebied zijn minder situaties vergunningvrij; vergunningplichtig zijn het oprichten van bijbehorende bouwwerken, bouwwerken voor recreatief nachtverblijf en dakkappen aan voor- en zijkant. Voor niet-monumenten is, naast gewoon onderhoud en inpassende veranderingen, vergunningvrij:

- de achtergevel of achterdakvlak veranderen als dat niet naar openbaar toegankelijk gebied is gekeerd,
- bouwen op erf aan de achterkant van een hoofdgebouw, als dat niet ook deel uitmaakt van het erf aan de zijkant van dat gebouw en niet naar openbaar toegankelijk gebied is gekeerd.

De RCE heeft een [informatieblad](#) uitgebracht over monumenten en beschermde stads- en dorpsgezichten.

Gemeentelijke of provinciale beschermde gebieden

Gemeenten en provincies kunnen ook beschermde stads- en dorpsgezichten aanwijzen; dat is wel afhankelijk of in een erfgoedverordening een basis is gelegd.

Bijlage G - Registergoederen en Scheepskadaster

Kadaster

Het Kadaster is in 1832 ingevoerd en is een dienst die valt onder het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties. Het Kadaster beheert van overheidswege de openbare registers van registergoederen en de daarop gevestigde rechten.

Scheepskadaster

Het Scheepskadaster is een onderdeel van het Kadaster dat sinds 1838 schepen registreert op dezelfde wijze als het Kadaster onroerend goed registreert. Het Scheepskadaster houdt een scheepsregister bij waarin alle geregistreerde schepen staan vermeld. Schepen die voor het eerst worden geregistreerd bij het Scheepskadaster krijgen een brandmerk, een uniek scheepsregistratienummer. Vroeger werd dit bij houten schepen ingebrand, bij stalen schepen werd dit met beitels ingeslagen, tegenwoordig worden er niet-verwijderbare kunststof plaatjes vastgeplakt met gecodeerde microdots.

Registergoed

Registergoederen zijn goederen die wettelijk verplicht worden ingeschreven in een openbaar register. Registergoederen moeten voor een wettelijke overdracht van eigendom zijn ingeschreven in een openbaar register zoals het Kadaster. Alleen op registergoederen kan een hypotheek worden gevestigd. De bekendste voorbeelden van registergoederen zijn woningen en grond, maar ook een appartementsrecht is een registergoed. Ook boten, schepen en vliegtuigen kunnen registergoederen zijn. Schepen met een waterverplaatsing van 10 m³, grofweg 10 ton, zijn verplicht zich te registreren als registergoed. Dit geldt dus voor nagenoeg alle voormalige binnenschepen die gebouwd zijn om vracht te vervoeren.

Een boot of schip is in beginsel een roerende zaak. Dat betekent dat je zelf een boot of schip kunt kopen en verkopen, dus zonder een formele handeling. Is de boot of schip echter te boek gesteld, oftewel geregistreerd in het scheepsregister van het Kadaster, dan kun je dit niet zonder tussenkomst van de notaris kopen of verkopen. De boot of het schip is dan namelijk, vergelijkbaar met een woning, een zogenoemd registergoed.

Onder het begrip 'schip' vallen naast bedrijfsmatig geëxploiteerde schepen, ook pleziervaartuigen, woonboten en in aanbouw zijnde schepen. In principe valt alles wat naar zijn aard bestemd is om te drijven of te gaan drijven dan wel bestemd was om te drijven onder het begrip schip.

Teboekstelling

Het laten inschrijven en brandmerken van een schip in het Scheepskadaster heet teboekstellen. Een teboekstelling heeft diverse doelen:

- a) Alleen voor een schip dat staat ingeschreven in het Kadaster kan een hypotheek worden afgesloten voor de financiering. Voor 1838 diende het eigendomsrecht van het vaartuig als zekerstelling bij het verkrijgen van een geldlening.
- b) Door het laten registreren van een schip in het Kadaster legt de eigenaar het eigendom van het schip vast.
- c) Als iemand een schip wil kopen, kan deze bij het Kadaster navragen of er beslag is gelegd op het schip, of dat er nog schulden op rusten.

- d) In geval van diefstal kan met behulp van het brandmerk aangetoond worden wie de rechtmatige eigenaar is.

Ad a) Een heel groot deel van de grotere traditionele vaartuigen is bij het Kadaster teboekgesteld. Dat ligt voor de hand, omdat schippers doorgaans niet voldoende geld hadden om een schip contant te kunnen betalen, maar een lening of hypotheek nodig hadden. Ook nu nog geldt dat in de meeste gevallen een aspirant-koper een lening of hypotheek nodig heeft om een traditioneel vaartuig te kunnen kopen; dit geldt zowel voor zakelijke als voor particuliere eigenaren.

Ad c) Het Kadaster registreert of er een lening of hypotheek op het schip rust. Als er geen lening of hypotheek meer op het schip is gevestigd, is het schip geheel eigendom van de eigenaar, vrij van schulden en lasten.

Ad b) Het Kadaster bewaart de eigendomsinformatie over teboekgestelde schepen. Deze informatie bevat:

- op welke naam het schip geregistreerd is
- welk recht de eigenaar heeft, bijvoorbeeld eigendom of vruchtgebruik
- het brandmerk van het schip
- de naam van het schip
- de indeling van het schip
- de motorgegevens

Tegen betaling verstrekt het Kadaster deze eigendomsinformatie in een gewaarmerkt document. Dit is een officieel document, ondertekend door de bewaarder van het Kadaster en de openbare registers.

Notaris controleert Eigendomsinformatie

Bij koop of verkoop van een teboekgesteld schip via een notaris controleert deze de eigendomsinformatie door middel van zo'n gewaarmerkt document van het Kadaster. Daarmee controleert de notaris ook een eventuele lening, hypotheek of beslag.

Teboekstelling van binnenschepen, die geen vracht vervoeren, is verplicht wanneer de waterverplaatsing van het vaartuig meer dan 10 m³ bedraagt. Maar ook schepen die niet onder deze verplichting vallen, bijvoorbeeld kleinere pleziervaartuigen of zeegaande schepen, kunnen te boek gesteld worden.

Een eenmaal geregistreerd schip mag alleen worden uitgeschreven bij aantoonbare verkoop naar het buitenland, bij sloop of bij vergaan.

De regelen met betrekking tot openbare registers van registergoederen en het Kadaster zijn vastgelegd in de Kadasterwet van 1989 (<https://wetten.overheid.nl/BWBR0004541/2021-07-01/#Hoofdstuk2>). Hoofdstuk 5 van de Kadasterwet gaat over de registratie van schepen (<https://wetten.overheid.nl/BWBR0004541/2021-07-01/#Hoofdstuk5>).

8.1.7.5 Cultureel erfgoed

Rekening houden met cultureel erfgoed

[Artikel 5.130](#) van dit besluit bevat instructieregels over het cultureel erfgoed. De wettelijke grondslagen hiervoor in [hoofdstuk 2](#) van de wet zien op het behoud van respectievelijk cultureel erfgoed en werelderfgoed. De verplichtingen houden met name verband met de verplichtingen uit het verdrag van Granada, het [verdrag van Valletta](#) en het werelderfgoedverdrag. [1](#). De instructieregels zien behalve op het omgevingsplan op projectbesluiten (zie [paragraaf 12.1](#) van deze toelichting) en omgevingsverordeningen (zie [paragraaf 10.2](#) van deze toelichting).

Voor de duiding van het toepassingsbereik van dit artikel is het goed om te wijzen op een onderdeel van het voorstel voor de Invoeringswet Omgevingswet. Deze bevat wijzigingen van de begrippen cultureel erfgoed, monument en archeologisch monument waardoor deze aansluiten op [artikel 1.1](#) van de Erfgoedwet, zoals die in werking is getreden op 1 juli 2016. Hiermee is zoveel mogelijk aangesloten bij bestaande begrippen en — in ieder geval materieel gezien — bij de definities in het verdrag van Granada, het [verdrag van Valletta](#) en het [Europees landschapsverdrag](#). Het gaat hierbij om bekende of aantoonbaar te verwachten overblijfselen, voorwerpen of andere sporen van menselijke aanwezigheid in het verleden en de terreinen waarin of waarop deze zich bevinden (archeologische monumenten) en andere door de mens tot stand gebrachte of in wisselwerking tussen de mens en omgeving ontstane objecten, ensembles, patronen en structuren (gebouwde en aangelegde monumenten, stads- en dorpsgezichten en cultuurlandschappen), die onderdeel uitmaken van onze fysieke leefomgeving en een beeld geven van een historische situatie of ontwikkeling. In veel gevallen bepaalt dit cultureel erfgoed de identiteit van een plek of gebied en biedt het aanknopingspunten voor toekomstige planvorming en mogelijkheden voor ‘behoud door ontwikkeling’ [2](#). . Roerend cultureel erfgoed (cultuurgoederen als bedoeld in artikel 1.1 van de Erfgoedwet) of immaterieel cultureel erfgoed is alleen relevant in dit verband, voor zover het direct of indirect voorwerp kan zijn van de toedeling van functies aan locaties. **Denk hierbij bijvoorbeeld aan regels voor een haven met historische schepen of het toedelen van een functie aan een locatie die samenhangt met een (lokaal) volksgebruik dat wordt aangemerkt als immaterieel cultureel erfgoed.** [3](#). Cultureel erfgoed in de zin van de Omgevingswet is dus beperkt tot cultureel erfgoed dat dat deel uitmaakt van of anderszins relevant is voor de fysieke leefomgeving.

De instructieregel over het omgevingsplan met de formulering ‘rekening houden met’ in dit besluit is — onder meer — een voortzetting van [artikel 38a](#) van de Monumentenwet 1988, waarbij de reikwijdte is verbreed van alleen archeologie tot al het cultureel erfgoed dat onder de [Omgevingswet](#) valt. Dit naar analogie van de met de modernisering van de monumentenzorg [4](#), doorgevoerde verbreding van de reikwijdte van het voormalige [artikel 3.1.6](#) van het Besluit ruimtelijke ordening. Het doel van deze instructieregel is om in een vroeg stadium inzicht te verschaffen in het in het desbetreffende gebied aanwezige cultureel erfgoed en dit voldoende te beschermen. Het belang moet, naast andere belangen, uitdrukkelijk worden meegewogen bij het vaststellen van omgevingsplannen. Dat betekent dat het bevoegd gezag een analyse moet maken van het aanwezige cultureel erfgoed en de

conclusies daarvan moet vertalen in het omgevingsplan. Het bevoegd gezag moet daartoe een toereikend beschermingsregime instellen. Daarbij kan de aanwezigheid van cultureel erfgoed van invloed zijn op onder meer de toedeling van functies aan locaties — bijvoorbeeld de keuze om geen parkeergarage toe te staan op een locatie met hoge archeologische waarden — of op de inhoud van in het omgevingsplan op te nemen beschermende regels of beoordelingsregels voor afwijkactiviteiten. Ook kan cultureel erfgoed onderdeel zijn van een milieueffectrapport. Hiervoor gelden dan ook de specifieke mer-vereisten, wat ook leidt tot doorwerking in het omgevingsplan.

Burgers en belangengroepen worden bij het vaststellen van een omgevingsplan al in een vroeg stadium betrokken. Dit is eveneens een verplichting die voortvloeit uit het verdrag van Granada. Het biedt burgers, ontwikkelaars en bevoegd gezag de mogelijkheid om vroegtijdig het gesprek aan te gaan over de aanwezige waarden. Dit kan onnodige vertraging in een later stadium van planvorming of uitvoering voorkomen.

Voorafgaand aan de inwerkingtreding van de [Omgevingswet](#) is de monumentenzorg al zoveel mogelijk gedecentraliseerd en is de regelgeving zoveel mogelijk vereenvoudigd. De formulering van de instructieregel is ‘rekening houden met’ (zie hiervoor ook [paragraaf 2.3.2.3](#) van deze toelichting over doorwerking). Dit betekent dat het bevoegd gezag het cultureel erfgoed zelf in beeld brengt. Dit kan door het opstellen van een cultuurhistorische waardenkaart, maar dat hoeft niet. De mate en wijze van bescherming betreft een discretionaire bevoegdheid, al worden rijksmonumenten van rijkswege beschermd en is de bescherming van rijkswege beschermde stads- en dorpsgezichten ingekaderd door een instructiebesluit. In het omgevingsplan zijn verschillende vormen van bescherming van cultureel erfgoed mogelijk, al naar gelang het onderdeel van het cultureel erfgoed en het beoogde behoudsdoel. Voor monumenten varieert dit van bescherming als gemeentelijk monument tot bescherming als onderdeel van een gemeentelijk beschermd stads- of dorpsgezicht, ‘beeldbepalend’ pand (of een variant daarop), of alleen ten behoeve van bouwhistorisch onderzoek. Voor archeologische monumenten geldt dat de bescherming doorgaans via de (voorschriften bij de) verschillende vergunningen (bouw-, afwijk-, ontgrondingsactiviteit) gaat en via de regels van het omgevingsplan, zo nodig door bescherming als gemeentelijk monument. Topografische eenheden die door hun schaal niet meer als monument te kwalificeren zijn, zoals gebouwde en aangelegde nederzettingsstructuren, kunnen worden beschermd als gemeentelijk beschermd stads- of dorpsgezicht. Ook (onderdelen van) cultuurlandschappen, zoals historische verkavelingsstructuren met houtsingels of landgoederen, kunnen via het omgevingsplan worden beschermd. Adequate toestemmingsstelsels in het omgevingsplan kunnen behulpzaam zijn bij het verschuiven van onderzoek (zie ook [paragraaf 3.2.4.4](#) van de nota van toelichting bij het Omgevingsbesluit en [paragraaf 2.3.9](#) van deze toelichting).

Het rekening houden met cultureel erfgoed vertaalt zich over het algemeen in regels in het omgevingsplan, die ertoe kunnen leiden dat bepaalde activiteiten in het geheel niet kunnen plaatsvinden of dat activiteiten slechts onder beperkingen kunnen plaatsvinden. Die beperkingen kunnen in de vorm van voorschriften aan een in het omgevingsplan opgenomen omgevingsvergunning worden verbonden. Zo kunnen de regels in een omgevingsplan die met het oog op archeologische waarden zijn gesteld, inhouden dat bij een aanvraag om omgevingsvergunning voor bijvoorbeeld een bouwactiviteit een rapport wordt overgelegd van een onderzoek naar de aanwezigheid van archeologische waarden op de te bebouwen locatie. Als bij het onderzoek archeologische waarden zijn aangetroffen of deze aantoonbaar te verwachten zijn, kan dit er bijvoorbeeld toe leiden dat er met het oog op het behoud in situ

beperkingen aan het bouwplan gesteld worden. Zo kan voorgeschreven worden dat op bepaalde locaties geen of minder heipalen mogen worden toegepast, maar dat een andere vorm van fundering moet plaatsvinden. Hierbij speelt overigens wel het algemene bestuursrechtelijke uitgangspunt dat bij het nemen van een beslissing op een aanvraag de grondslag van die aanvraag niet mag worden verlaten. Als de gestelde voorschriften zouden leiden tot een verstrekkende wijziging van het bouwplan, waardoor bijvoorbeeld een verplaatsing van het bouwwerk binnen het betrokken perceel nodig is, kan het nodig zijn dat hiertoe de aanvraag wordt aangepast. Voorschriften die leiden tot bouwkundige wijzigingen die minder vergaand zijn, bijvoorbeeld het voorschrijven van een andere methodiek van fundering, kunnen hiertoe met instemming van de aanvrager aan een vergunning worden verbonden. Als de aanvrager zijn aanvraag niet wenst aan te passen of de aanvrager verleent geen instemming aan de te verbinden voorschriften die leiden tot een uitvoering van de activiteit anders dan zoals die is aangevraagd, blijft er geen andere weg open dan de gevraagde vergunning te weigeren. In dit verband moet er bij het opnemen van regels in een omgevingsplan ter bescherming van archeologische waarden voor gezorgd worden dat er een grondslag voor het kunnen weigeren van een vergunning aanwezig is, voor gevallen waarin een aanvrager onverhoopt (de uitvoering van) zijn bouwplan niet wenst aan te passen. Dat kan door een regel op te nemen die ertoe strekt dat een vergunning voor een bouwactiviteit geweigerd moet worden als aanwezige archeologische waarden onaanvaardbaar worden aangetast door het aangevraagde bouwplan. Hetzelfde geldt voor andere in het omgevingsplan via voorschriften in het belang van de archeologische monumentenzorg te reguleren activiteiten, zoals het uitvoeren van grondwerkzaamheden en sloop.

Internationaalrechtelijke verplichtingen

De ruimte voor gemeenten om zelf invulling te geven aan de wijze waarop het behoud van cultureel erfgoed wordt verankerd in het omgevingsplan laat onverlet dat zij — net als het Rijk, de provincies en de waterschappen — gehouden zijn uitvoering te geven aan de relevante internationale verdragen. Met de in de verdragen van Granada en [Valletta](#) en het werelderfgoedverdrag opgenomen verplichtingen en uitgangspunten moet rekening gehouden worden. Deze verdragen laten het aan de nationale wetgever over bij welke overheidslaag van de verdragsstaat de implementatie van de verdragsverplichtingen wordt belegd. Gelet op het gedecentraliseerde karakter van het wettelijke stelsel met betrekking tot de fysieke leefomgeving zijn de gemeenten voor veel verdragsverplichtingen de verantwoordelijke overheidslaag. Om deze verantwoordelijkheid nader te duiden en te concretiseren geeft [artikel 5.130](#) van dit besluit enige sturing op het te betrekken belang zonder de beslisruimte van het bevoegd gezag aan te tasten. Zo verplicht het verdrag van Granada onder meer om te beschermen monumenten, stads- en dorpsgezichten ('gebouwen die een architectonische eenheid vormen') en cultuurlandschappen ('waardevolle gebieden') te inventariseren, passende beschermingsmaatregelen te treffen en in dat kader controle- en goedkeuringsprocedures in te richten. Die dienen onder meer betrekking te hebben op plannen tot wijziging of sloop van (onderdelen van) beschermd cultureel erfgoed of projecten waardoor de omgeving van beschermde monumenten wordt aangetast. Met het toedelen van de functie van gemeentelijk monument, (gemeentelijk) beschermd stads- of dorpsgezicht of cultuurlandschap voor bepaalde locaties in een omgevingsplan en passende regels, kunnen gemeenten dus voorzien in de uitvoering van het verdrag van Granada. [5](#). Met het inventariseren en beoordelen van cultuurlandschappen en het opnemen daarvan in de omgevingsvisie en het omgevingsplan, wordt ook uitvoering gegeven aan het [Europees landschapsverdrag](#).

Uit het [verdrag van Valletta](#) volgt onder meer dat bij projecten in de fysieke leefomgeving vroegtijdig rekening gehouden moet worden met bekende of te verwachten archeologische monumenten, die bij voorkeur in situ behouden moeten worden.

Archeologische monumenten en huis-, tuin- en keukengevallen

Op grond van het bij amendement [6](#), gewijzigde [artikel 2.28](#), onder a, van de wet gaat het bij archeologische monumenten om bekende of aantoonbaar te verwachten archeologische monumenten. Hiermee wordt bedoeld dat de in het omgevingsplan opgenomen verwachting (trekansen) op het aantreffen van archeologische vondsten goed moet zijn onderbouwd met behulp van bijvoorbeeld locatiespecifieke archeologische en relevante bodemkundige informatie (verwachtingskaarten). Dit voorkomt onnodige onderzoekslasten voor de initiatiefnemer van de bodemverstoringende activiteit. Het omgekeerde geldt ook. Het aantonen van afwezigheid van archeologie moet ook zorgvuldig onderbouwd worden. Immers, waar archeologie wel aanwezig is, moet daarmee op een goede manier worden omgegaan. Ter verduidelijking is in [bijlage I](#) bij dit besluit een begripsbepaling opgenomen voor aantoonbaar te verwachten archeologische monumenten. In de artikelsgewijze toelichting bij bijlage I is dat begrip nader toegelicht. Overigens wordt opgemerkt dat het streven naar een betere onderbouwing van te verwachten archeologische monumenten in lijn is met het kabinetsstandpunt naar aanleiding van de evaluatie van de Wet op de archeologische monumentenzorg. [7](#). Hierin werd aangekondigd dat de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed kennisproducten gaat ontwikkelen en verspreiden. Deze producten ondersteunen gemeenten bij het maken van betere verwachtingsmodellen om de voorspelbaarheid te bevorderen en daarmee onnodige onderzoekslasten te voorkomen.

De gemeente wordt, kortom, geacht de verantwoordelijkheid te nemen voor goed onderbouwde archeologische verwachtingen in het omgevingsplan. Deze bieden meer zekerheid voor de initiatiefnemers (verstoorders). Volledige zekerheid is echter niet mogelijk. Dit ligt in de aard van de archeologie, die nu eenmaal niet zichtbaar in de bodem zit. Alleen alles opgraven zou volledige zekerheid geven, maar dat is in strijd met het beginsel van behoud in situ. Het blijven dus goed onderbouwde verwachtingen, waaraan een mate van onzekerheid nu eenmaal inherent is.

De regeling uit [artikel 41a](#) van de Monumentenwet 1988 voor de vrijstelling van onderzoeksverplichtingen voor kleine bodemverstoringen (in de huidige terminologie ‘niet in betekende mate’-gevallen) in het kader van aanleg-, sloop- of bouwactiviteiten is met dit besluit overgezet naar het stelsel van de [Omgevingswet](#). Het betreft projecten met een oppervlakte kleiner dan 100 m², of een afwijkende andere oppervlakte, als die door het bevoegd gezag is vastgesteld in het omgevingsplan. Deze projecten zijn vrijgesteld van het bij een aanvraag om een omgevingsvergunning op te leggen aanvraagvereiste van een archeologisch rapport. Ook kunnen in deze gevallen geen vergunningvoorschriften in het belang van de archeologische monumentenzorg aan de omgevingsvergunning worden verbonden. Hieruit volgt overigens ook dat voor archeologische monumenten waaraan de functie van gemeentelijk monument wordt toegedeeld de oppervlaktemaat lager of op nihil zal moeten worden vastgesteld. De regeling uit artikel 41a van de Monumentenwet 1988 voor de vrijstelling van onderzoeksverplichtingen voor kleine bodemverstoringen (in de huidige terminologie ‘niet in betekende mate’-gevallen) in het kader van aanleg-, sloop- of bouwactiviteiten is met dit besluit overgezet naar het stelsel van de Omgevingswet. Het betreft projecten met een oppervlakte kleiner dan 100 m², of een afwijkende andere oppervlakte, als die door het bevoegd gezag is vastgesteld in het omgevingsplan. Deze

projecten zijn vrijgesteld van het bij een aanvraag om een omgevingsvergunning op te leggen aanvraagvereiste van een archeologisch rapport. Ook kunnen in deze gevallen geen vergunningvoorschriften in het belang van de archeologische monumentenzorg aan de omgevingsvergunning worden verbonden. Hieruit volgt overigens ook dat voor archeologische monumenten waaraan de functie van gemeentelijk monument wordt toegekend de oppervlaktemaat lager of op nihil zal moeten worden vastgesteld.

De instructieregel om rekening te houden met het behoud van cultureel erfgoed houdt ook in dat het bevoegd gezag onderzoekt of deze vrijstellings-oppervlaktemaat voor alle locaties in het omgevingsplan volstaat of dat in bepaalde gevallen een andere oppervlakte passender is. Zo wordt in historische binnensteden met een hoge archeologische verwachtingswaarde in de praktijk vaak een kleinere oppervlakte van 50 m² vastgesteld, omdat ook bij projecten tussen 50 en 100 m² een archeologisch onderzoek al meerwaarde heeft. Andersom kan er bijvoorbeeld bij een lage verwachtingswaarde in het buitengebied voor gekozen worden een oppervlakte groter dan 100 m² vast te stellen, om te voorkomen dat een initiatiefnemer wordt belast met het doen van archeologisch onderzoek dat naar verwachting niet of nauwelijks zinvol is.

Het gaat hierbij dus om passend ‘vrijstellingsbeleid’ door — afhankelijk van de omvang of de diepte van een bodemverstorende ingreep — in het omgevingsplan te bepalen dat (nader) archeologisch onderzoek of het opleggen van daartoe strekkende verplichtingen achterwege kan blijven, voor ‘niet in betekende mate’ gevallen (ook wel ‘kruimelgevallen’ genoemd) of eerder verstoorte terreinen. Dit is een voortzetting van de bepaling in [artikel 38, eerste lid](#), onder b, van de Monumentenwet 1988. [8](#). Omdat de mate van vrijstelling afhankelijk is van de archeologische verwachtingswaarde van het gebied, zal de vrijstelling (ook) met archeologisch-inhoudelijke redenen moeten worden onderbouwd.

Werelderfgoed

De implementatie van het werelderfgoedverdrag vindt plaats via verschillende instrumenten. Behalve via bescherming als rijks- of provinciaal monument of beschermd stads- of dorpsgezicht gebeurt dit via algemene regels in [hoofdstuk 14](#) van het Besluit activiteiten leefomgeving (ter voorkoming van beschadiging of vernieling) en instructieregels over omgevingsverordeningen, omgevingsplannen en projectbesluiten. Hoewel het werelderfgoed, en zeker de erfgoederen op de Voorlopige Lijst, al gediend zal zijn met de instructieregels voor het behoud van cultureel erfgoed in [artikel 5.130](#) van dit besluit en de later nog in te voegen regels over de Waddenzee, bevat [artikel 5.131](#) een specifieke instructieregel met het oog op het behoud van de uitzonderlijke universele waarde van werelderfgoed. Dit heeft dus ook betrekking op natuurlijk werelderfgoed (de Waddenzee). De verplichting tot het opnemen van een instructieregel met betrekking tot het omgevingsplan en het projectbesluit volgt uit [artikel 2.28](#), aanhef en onder b, van de wet, dat bij amendement in de wet is opgenomen. [9](#). Artikel 5.131 van dit besluit beperkt zich niet tot de gemeenten met werelderfgoed binnen de gemeentegrenzen. Bij het stellen van regels in het omgevingsplan met het oog op een evenwichtige toedeling van functies aan moet een gemeente zich dus ook afvragen of dit van invloed kan zijn op de uitzonderlijke universele waarde van werelderfgoed in omliggende gemeenten. Zo kunnen hoogbouw of windturbines in het zichtveld van het molencomplex Kinderdijk-Elshout de kwaliteit ervan als ‘typisch door de mens gemaakte Nederlands landschap’ verstoren of aantasten. Het gaat hierbij dus niet om iedere ontwikkeling in de naburige gemeente, maar alleen om die ontwikkelingen die gevolgen kunnen hebben voor de uitzonderlijke universele waarde van het desbetreffende werelderfgoed.

Hetzelfde geldt voor omgevingsverordeningen ([hoofdstuk 10](#) van deze toelichting) en projectbesluiten ([hoofdstuk 12](#) van deze toelichting). De getrapte regels met het oog op het behoud van werelderfgoed en cultureel erfgoed in [afdeling 7.2](#) van dit besluit instrueren op de omgevingsverordening die vervolgens instrueert op het omgevingsplan, waarbij ruimte voor invulling door de provincie en de gemeente bestaat.